100 DE PERSONALITĂȚI

Oameni care au schimbat destinul lumii

Apariție săptămânală
5,99 LEI / 29,99 MDL

46



CHARLES LINDBERGH

DeAGOSTINI

100 DE PERSONALITĂȚI
Oameni care au schimbat destinul lumii

Charles Lindbergh — Numărul 46

EDIȚIE SĂPTĂMÂNALĂ

EDITURA: De AGOSTINI HELLAS SRL

EDITOR: Petros Kapnistos

MANAGER ECONOMIC: Fotis Fotiou

MANAGER DE REDACȚIE ȘI PRODUCȚIE: Virginia Koutroubas

ADRESĂ: Vuliagmenis 44-46, 166 73 Atena

MARKETING MANAGER: Michalis Koutsoukos

PRODUCT MANAGER: Nasita Kortesa

COORDONATOR DE PRODUCȚIE: Carolina Poulidou

MANAGER DISTRIBUȚIE: Evi Boza

MANAGER LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Dimitris Pasakalidis

COORDONATOR LOGISTICĂ ȘI OPERAȚII: Antonis Lioumis

ADAPTARE PENTRU LIMBA ROMÂNĂ:
Fast Translate, Best Communication Media SRL

DTP: RAY

TIPĂRIRE ȘI LEGARE: NIKI EKDOTIKI S.A.

DIRECTOR DE PRODUCȚIE TIPOGRAFIE: STELIOS KRITSOTAKIS

IMPORTATOR: Media Service Zawada S.R.L

Country Manager: Mariana Mihălțan

Marketing Manager: Adina Bojică

Redactor: Gabriela Muntean

Distribution Manager: Dan Iordache

ADRESA: str. Louis Pasteur nr. 38, et.1, ap.5, sector 5, București, România

DISTRIBUITOR: Hiparion S.A.

ISSN: 1791-0765

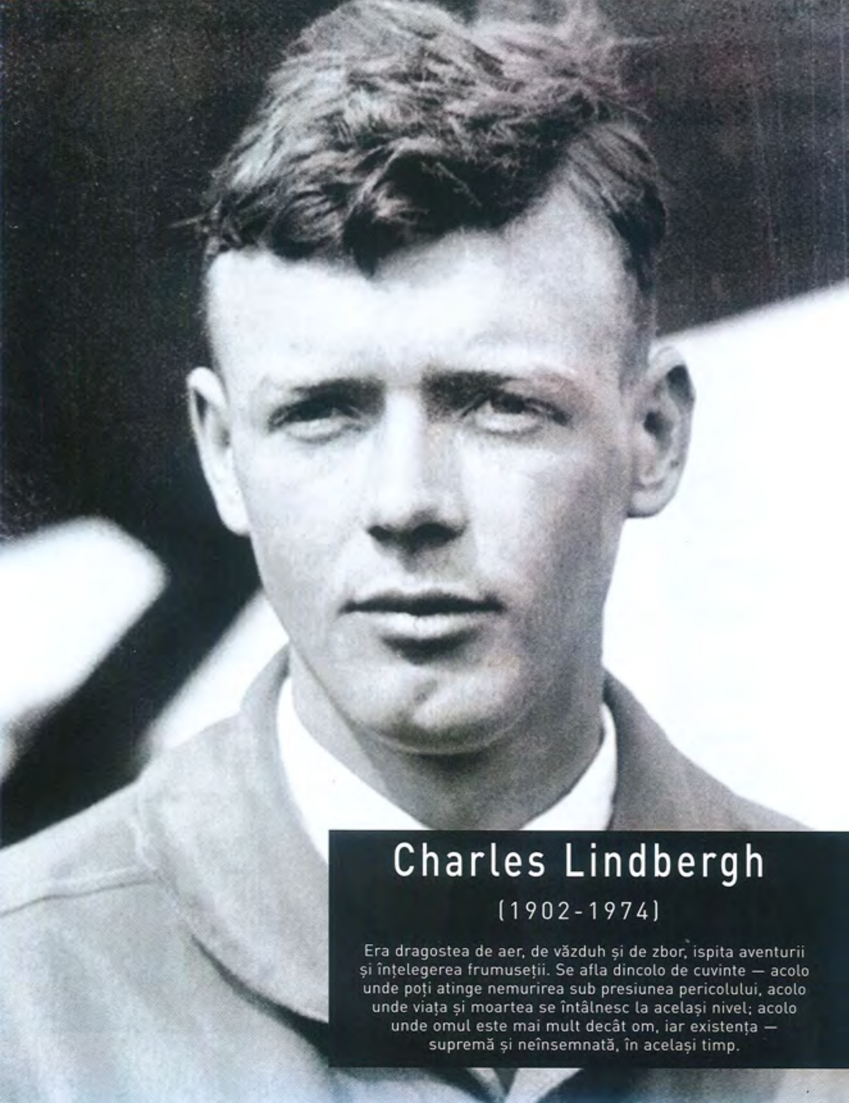
Fotografii: Uniphoto Press, Corbis Japan, De Agostini Picture Library

Prețul numerelor

Prețul primului număr: 2,99 LEI/14,50 MDL

Prețul celui de-al doilea număr și al tuturor celorlalte numere: 5,99 LEI/29,99 MDL





Charles Lindbergh

(1902-1974)

Era dragostea de aer, de văzduh și de zbor, ispita aventurii și înțelegerea frumuseții. Se afla dincolo de cuvinte — acolo unde poți atinge nemurirea sub presiunea pericolului, acolo unde viața și moartea se întâlnesc la același nivel; acolo unde omul este mai mult decât om, iar existența — supremă și neînsemnată, în același timp.

Charles Lindbergh

Ce fel de viață a dus Lindbergh?

PROLOG

ÎN ANUL 1927, în zorii zilei de 20 mai, la 24 de ani de la efectuarea primului zbor, cel al fraților Wright, un tânăr singuratic la bordul unui mic aparat de zbor va porni de pe un aerodrom din New York cu scopul de a străbate întreaga distanță până în Europa. Va ateriza mai târziu în fața unei mulțimi extaziate de parizieni. A devenit instantaneu erou național și astăzi i se atribuie rolul celui care a invitat umanitatea să scruteze cerul. Numele său este Charles Lindbergh. Acest răsfățat al presei din epoca jazzului va trece, mai târziu, prin tragedia răpirii fiului său, dar nu se va pierde cu firea. Va continua să aducă diverse contribuții la dezvoltarea călătoriilor pe calea aerului. Opoziția sa față de implicarea Americii în cel de-al Doilea Război Mondial va fi aspru criticată, însă cunoștințele sale remarcabile în domeniul tehnologiei aviației îi vor permite să susțină victoria Statelor Unite în război, reînviind apoi, asemeni păsării Phoenix, din propria cenușă. Aventurile sale nu vor pierde nimic din savoarea lor originală, nici măcar în timpurile prezente, în care zborul în spațiu a devenit o certitudine.

Așadar, ce fel de viață a trăit Charles Lindbergh?

TABEL CRONOLOGIC

1783	▯	Frații Montgolfier reușesc să efectueze primul zbor de succes cu un balon cu aer cald.
1902	▯	Se naște Charles Lindbergh.
1903	▯	Frații Wright reușesc să efectueze primul zbor dirijat cu un aparat cu motor.
1907	▯	Familia lui Lindbergh se mută în apropiere de Washington DC.
1912	▯	Lindbergh învață să manevreze automobilul. Izbucnește Primul Război Mondial.
1919	▯	Alcock și Brown realizează primul zbor transatlantic fără escală.
1920	▯	Lindbergh intră la Universitatea Wisconsin.
1922	▯	Lindbergh abandonează studiile și se înscrie la școala de pilotaj.
1923	▯	Lindbergh își achiziționează un aparat de zbor.
1924	▯	Se înscrie la o academie de aviație militară.
1926	▯	Își găsește de lucru ca pilot pe un avion poștal.
1927	▯	Lindbergh realizează primul zbor transatlantic, singur și fără escală.
1929	▯	Lindbergh se căsătorește.
1931	▯	Alături de soția sa, Lindbergh călătorește în Japonia pentru prima dată.
1932	▯	Primul fiu al lui Lindbergh este răpit.
1935	▯	Lindbergh se mută în Europa.
1937	▯	Construcția avionului cu reacție în Germania.
1939	▯	Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial. Lindbergh participă în activități împotriva războiului.
1941	▯	Armata japoneză atacă Pearl Harbor.
		America se implică în război.
1944	▯	Lindbergh participă la luptă în Pacificul de Sud.
1952	▯	Avioanele cu reacție destinate transportului de pasageri își fac debutul.
1954	▯	Lindbergh primește Premiul Pulitzer.
1955	▯	Cartea Annei, soția lui Lindbergh, devine bestseller.
1964	▯	Lindbergh se implică în activismul pentru conservarea naturii.
1969	▯	Primul pas pe Lună al omenirii.
1972	▯	Lindbergh vizitează populația Tasaday.
1974	▯	Lindbergh moare în Hawaii.
1977	▯	Este înființată Fundația Lindbergh.
2001	▯	Moare Anne, soția lui Lindbergh.
2002	▯	Nepotul lui Lindbergh, Eric, traversează Atlanticul pe calea aerului.

Traiectoria maiestuoasă a noului Icar

Charles Lindbergh a crescut într-un mediu familial complicat şi dificil. Şi-a dedicat întreaga existenţă dezvoltării avionului, un aparat de zbor care devenise recent utilizabil. După ce a reuşit să efectueze primul zbor transatlantic, singur şi fără escală, a adus contribuţii semnificative la dezvoltarea aviaţiei. Universul său de preocupări era însă mult mai larg, fiind pasionat şi de arheologie şi ştiinţa medicală. Mai târziu, va fi fascinat de lumea naturii.

Dragostea pentru înălțimi

Visul unui băieţel singuratic

CHARLES AUGUSTUS LINDBERGH s-a născut la 4 februarie 1902, cu un an și zece luni înaintea zborului de succes al fraților Wright. Semăna cu tatăl său, cu părul blond și ochi albaștri.

Va primi numele tatălui său: Charles Augustus, căruia i se spunea „C.A.”, după inițialele numelui. C.A. era considerat cel mai demn de încredere avocat din Little Falls, Minnesota. Realizase totul prin forțele proprii, depunând eforturi neprecupețite în acest sens. Cea de-a doua soție a lui C.A. și mama celui ce avea să devină un celebru aviator se numea Evangeline. Era fiica unui dentist din Detroit și lucrase ca profesoară. Deși familia părea să fie prosperă și fericită, relația dintre C.A. și Evangeline nu era una dintre cele mai bune. Cei doi s-au îndrăgostit la prima vedere și s-au căsătorit în pripă, fără să ia în considerație diferențele fundamentale dintre ei. C.A. provenea din mediul rural, iar Evangeline era o fată de la oraș. Fisura care avea să ducă la o adevărată ruptură între ei exista deja înainte să se căsătorească și se anunța dificil de soluționat. În plus, C.A. avea două fete din căsătoria anterioară, Eva și Lilian, lucru care va complica și mai mult lucrurile în casa Lindbergh.

Pe când Charles avea numai trei ani, izbucnirea unui incendiu la casa familiei Lindbergh avea să adâncească și mai mult ruptura dintre părinții săi.

▾ Casa familiei Lindbergh din orașul Little Falls, reconstruită în urma distrugerii într-un incendiu. A rămas neterminată din cauza lipsei fondurilor, însă lui Lindbergh îi plăcea așa cum era, deoarece avea o priveliște plăcută și acces la natură.



Incidentul a fost un simbol al faptului că tânărul cuplu nu va reuși niciodată să închege o familie fericită. În această perioadă, situația dificilă a afacerilor familiei era o realitate, pe care C.A. încerca să o ascundă, deși devenea tot mai evidentă. Uneori, Evangeline își lua băiețelul și mergea la părinții săi, episoade a căror durată devenea din ce în ce mai mare. C.A. devenise interesat de activismul politic și nu prea îi mai stătea gândul la familie. Fiicele lui C.A. voiau să termine școala cât mai repede, pentru a putea pleca din căminul nefericit în care se aflau.

Cu toate acestea, micuțul Charles se simțea împlinit atunci când privea fluviul Mississippi sau stelele de pe cer, de pe veranda casei sale. Unchiul Evangelinei era inventator și, cu ocazia episoadelor în care mama sa se retrăgea în casa părinților ei, Charles avea șansa de a vedea lucrurile pe care le inventase, precum și unele instrumente de laborator pe care acesta le deținea. Aceste obiecte au stârnit curiozitatea băiețelului. Nu avea prieteni de vârsta lui cu care să se joace, dar nu se simțea singur, atâta timp cât avea acces la natură, la echipamentul științific experimental, iar în preajmă se afla mereu câinele său drag.

În anul 1906, familia Lindbergh avea să treacă printr-o schimbare majoră. C.A. fusese ales membru al Camerei Reprezentanților din partea Partidului Republican și trebuia să meargă la Washington. La acea vreme, pentru imaginea unui „congressman”, problemele în căsnicie nu erau bine privite, astfel încât, în anul 1907, membrii familiei Lindbergh se vor muta din nou împreună. Fetele lui C.A. însă nu erau prea entuziasmate de această hotărâre din cauza complicațiilor care se iveau prin prezența mamei vitrege, Evangeline. C.A. și Evangeline s-au despărțit din nou, iar micuțul Charles va locui din acest moment numai cu mama sa. Se vor muta dintr-un apartament în altul; în acest timp, Charles începuse deja să meargă la școală.



▴ Micuțul Charles Lindbergh și câinele său, Dingo. Lui Charles îi plăceau foarte mult câinii, însă a fost nevoit să renunțe la Dingo, odată cu mutarea familiei în Washington.

O fotografie a fluviului Mississippi, străbătând statul Minnesota, realizată la începutul secolului XX. Casa familiei Lindbergh era situată în apropierea acestui fluviu.





▸ Automobilul Saxon Light Six, utilizat în campaniile electorale ale tatălui lui Charles Lindbergh. C.A. nu știa să manevreze corespunzător un automobil, însă fiul său era foarte priceput.

◂ Mama lui Charles Lindbergh, Evangeline. Era absolventă de colegiu și lucrase ca profesoară. După ce s-a căsătorit cu tatăl lui Charles Lindbergh, și-a dat seama că personalitatea sa era incompatibilă cu cea a soțului.



Charles a urât școala din prima zi. Era o adevărată povară pentru el să interacționeze cu colegii de clasă și nu s-a străduit să se integreze. Evangeline îl lua pe fiul său cel solitar în vizite la muzee, în încercarea de a-l mai înveseli. Unul dintre aceste locuri, care a lăsat asupra sa o impresie puternică, a fost baza militară de la Fort Myer, pe care a vizitat-o în anul 1910. Aici a văzut pentru prima dată un avion decolând; micuțul de atunci simțise că într-o bună zi avea să facă același lucru.

Mama și fiul în călătorie

În anul 1916, la vârsta de 14 ani, Charles străbate drumul până în Minessota cu mașina, la tatăl său, pentru a-l ajuta în campania electorală. Charles avea numai patru ani când tatăl său își cumpărase un automobil; încă de atunci a fost fascinat de acesta și, mai târziu, a învățat singur să conducă și să repare automobilul, dezvoltându-și aceste abilități.

Evangeline și fiul său s-au întors în Little Falls, iar Charles a început școala. La numai o lună de la începerea școlii, Evangeline și Charles vor pleca din nou, de data aceasta cu mașina, spre West Coast (Coasta de Vest) pentru a o vizita pe Lillian; aceasta suferea de tuberculoză și era internată într-un sanatoriu din California. Evangeline o anunțase de intenția de a o vizita, însă Lillian nu-i dăduse niciun răspuns; murise fără să își revadă mama vitregă.

S-a stabilit pe Coasta de Vest și l-a înscris pe Charles la un liceu local, însă nici aici nu vor rămâne pentru multă vreme. Evangeline trebuie să se întoarcă în Little Falls pentru a avea grijă de bunica lui Charles, bolnavă de cancer. Pentru că acum era însărcinat cu administrarea fermei, Charles ajungea foarte rar la școală. În vreme de pace ar fi fost imposibil să absolve cursurile liceului. Însă Primul Război Mondial făcea ravagii și erau necesare tot mai multe alimente. Astfel, tinerii precum Charles primeau note în timp ce lucrau în ferme în loc să frecventeze cursurile. Charles a absolvit fără dificultăți în luna iunie a anului 1918. La sfârșitul anului 1920, Charles se înscrie la secția de Inginerie a Universității Wisconsin din Madison. Evangeline se mută și ea în Madison unde își începe cariera în învățământ, ca profesoară. Era, într-adevăr, un nou început, atât pentru mamă, cât și pentru fiul ei.

▾ Charles Augustus Lindbergh, tatăl lui Charles Lindbergh. Era cunoscut drept cel mai bun avocat din Minnesota; și-a dedicat întreaga viață împlinirii aspirațiilor sale.





Versiune diferită

BUNICI EXTRAORDINARI

Charles Lindbergh va avea parte de o serie de întâmplări dramatice pe parcursul vieții, lucru la care și bunicii săi „excelaseră". Tatăl lui Lindbergh s-a mutat din Suedia în Statele Unite în anul 1859. Numele real al bunicului din partea tatălului era, de fapt, Ola Mansson, un nume pe care a continuat să îl folosească până a ajuns în America. Pe când avea 40 de ani, Mansson a fost membru al Parlamentului suedez, fiind reprezentant pe probleme de agricultură. Era confidentul prințului Karl al Suediei, mai apoi cunoscut drept regele Karl al XV-lea. Motivul pentru care un om care se bucura de încrederea regelui a fost forțat să devină imigrant în Statele Unite a fost acela că era suspect de delapidare. A reușit să scape de această acuzație, plecând într-o lume nouă, împreună cu tânăra sa iubită, în vârstă de numai 20 de ani; va începe o nouă viață alături de ea și de cei trei fii pe care aceasta avea să-i aducă pe lume. Unul dintre aceștia va fi tatăl lui Charles Lindbergh, C.A. Mansson; când a ajuns în America avea în jur de 50 de ani, a devenit un deschizător de drumuri, și-a schimbat numele în Lindbergh și s-a mutat în statul Minnesota. Îi plăcea America, libertatea și simțul aventurii pe care aceasta le insufla. Viața sa tumultoasă se va încheia în 1893, cu aproape zece ani înainte de nașterea nepotului său care avea să devină un celebru aviator.

Bunicul lui Charles Lindbergh pe linie maternă, Charles Land, era și el un personaj unic. Împreună cu familia sa, Land a părăsit Anglia, a trecut prin Canada și a ajuns în America. În adolescență, a devenit asistent în medicină dentară în Chicago. A început prin a studia foarte serios medicina dentară, cu o atât de aprinsă febrilitate încât, în doar doi ani de zile, a reușit să își deschidă propriul cabinet. El este cel care a conceput coroana ceramică, ceea ce l-a pus în opoziție cu ceilalți dentiști și cu practica predominantă la acea vreme, respectiv aceea de a se utiliza coroane metalice. Land și-a menținut poziția de „lup singuratic" în medicină dentară. Cabinetul său din Detroit a devenit cunoscut ca aparținând unui dentist excentric, dar remarcabil. Avea multe pasiuni și dintre cele mai bizare, precum colecționarea de insecte, împăierea păsărilor și cultivarea ciupercilor. Casa sa era plină ochi de lucrurile ciudate pe care le colecționase ca urmare a pasiunilor sale excentrice.

Asemeni bunicilor săi, Charles Lindbergh va avea un spirit neînfricat care nu se va lăsa doborât niciodată de adversități. În plus, moștenise această curiozitate intelectuală și aventuroasă. Din nefericire, moștenise și trăsăturile mai puțin plăcute, precum încăpățânarea, incapacitatea de a coopera, egoismul și autosuficiența.

Se întrezărește o nouă cale

Sfârșitul studenției

CHARLES LINDBERGH s-a înscris la universitate, dar și-a dat imediat seama că firea sa nu era deloc compatibilă cu viața de student. Singurul aspect al vieții de student care îl interesa cu adevărat era ROTC („Reserve Officers Training Corp" – „Corpul de instruire al ofițerilor în rezervă"). Inițial, Lindbergh nu se descurcase prea bine în activitățile de grup, însă, destul de ciudat, se integra în cele ale detașamentelor militare din cadrul ROTC. Nu era interesat de caraghioslâcurile colegilor săi și, de aceea, interacțiunile lui cu aceștia se limitau la a participa împreună la curse de motocicletă.

La un moment dat, Lindbergh a observat că între colegii lui circula o broșură de prezentare a unei școli de antrenamente pentru piloți și și-a dat seama că pasiunea sa din trecut putea deveni realitate. Notele pe care le obținuse până în acel moment aveau să îi permită să promoveze, iar cheltuielile școlare erau puse pe seama familiei. La acea vreme, C.A. își pierduse poziția în lumea politică și devenise dezvoltator pe piața imobiliară în Florida. Din cauza acestor schimbări, era înglodat în datorii.

Lindbergh a abandonat colegiul în iarna celui de-al doilea an de studii. Nu îl interesau absolut deloc studiile universitare și începuse să se pregătească pentru înscrierea la școala de pilotaj. Evangeline s-a dovedit a avea viziuni extrem de progresiste pentru o femeie din acea vreme și a înțeles setea de aventură a fiului său. I-a permis acestuia să se înscrie la școala de pilotaj, cu condiția ca într-o bună zi să se întoarcă la universitate. Și tatăl său era un om care respecta alegerile fiului său, astfel încât a fost de acord cu faptul că acesta trebuia să își urmeze visul.

Școală fictivă de pilotaj

În primăvara anului 1922, Lindbergh s-a înscris la o școală de pilotaj aparținând companiei Lincoln Standard Aircraft în Lincoln, Nebraska. Îi plăcea această școală pentru că îi dădea ocazia de a vedea de aproape aparate de zbor adevărate. S-a simțit extrem de norocos atunci când i s-a permis să urce pentru prima dată la bordul unui avion. Era o senzație pe care o cursă cu motocicleta nu o putea egala. Frumusețea priveliștii de la înălțime l-a lăsat fără cuvinte; nu trăise nimic asemănător înainte.



▲ Lindbergh (stânga) la școala de pilotaj. La acea vreme nu existau brevete și tot ceea ce trebuia să faci pentru a deveni pilot era pur și simplu să înveți să pilotezi. Nu era nevoie de alte calificări.

▼ Universitatea Wisconsin ale cărei cursuri le-a frecventat Charles Lindbergh. Unul dintre motivele pentru care a ales această universitate a fost amplasarea ei în apropierea unui lac.





Un aerodrom din anii 1920. Când ploua, pistele nepavate ale aerodromurilor deveneau mlăștinoase, iar avioanele rămâneau deseori blocate în noroi.

În această perioadă, Lindbergh a primit porecla de „Slim" („Subțirelul"). Era o poreclă potrivită, pentru că Lindbergh era un tânăr înalt și slab. Învățase o serie de lucruri noi de la mecanicul-șef al unei fabrici, astfel încât pasionatul Slim a reușit să deprindă asamblarea și repararea avioanelor în doar două luni de zile. Însă studiile sale s-au încheiat brusc după ce adunase opt ore de zbor de antrenament, și aceasta deoarece singurul aparat de zbor pe care școala îl deținea fusese vândut. Îi mai rămânea alternativa de a plăti pentru utilizarea unui avion, însă prețul era destul de ridicat. Lindbergh s-a simțit de-a dreptul escrocat, după ce aruncase cinci sute de dolari pentru școala de pilotaj, bani pe care îi primise de la tatăl său. Cu toate acestea, știa acum cu certitudine că destinul său era acela de a zbura și nici măcar o clipă nu s-a gândit să se întoarcă la universitate.

Simpatizatul pilot de acrobații aeriene

Avionul de antrenament al școlii de pilotaj fusese cumpărat de un celebru pilot de acrobații aeriene, E.G. Bahl. Lindbergh își dorea mai mult decât orice să se urce din nou la bordul unui avion, astfel încât



Zbor cu parașuta în anii 1920. Lindbergh era un pionier în acest domeniu, iar reclamele pentru turneele de acrobații aeriene la care a participat atrăgeau clienții datorită cutezanței pe care o demonstra în fața morții.

a devenit asistentul acestui pilot, însoțindu-l într-un turneu deasupra zonelor rurale ale Americii. Atâta timp cât între el și public exista un aparat de zbor, introvertitul Lindbergh se simțea în largul său și a început să îi placă tot mai mult să călătorească și să fie mereu pregătit pentru o altă destinație.

La început, Lindbergh făcea lucruri minore: îi îndemna pe spectatorii adunați pe aerodrom să se așeze la locurile lor, dar mai târziu a ajuns să execute acrobații aeriene, cum ar fi să meargă pe aripa unui avion aflat în zbor.

În cele din urmă, Lindbergh va reuși să efectueze singur primul său zbor, din Souther Field în Georgia, în luna aprilie a anului 1923. De cum s-a așezat pe scaunul pilotului, Lindbergh a devenit agitat. Deoarece avea practic numai opt ore de experiență de zbor la școala de pilotaj, era firesc ca prima sa decolare să nu se desfășoare prea bine. Însă datorită unui tânăr pilot care îl ajutase la antrenamente, a reușit să piloteze cu succes până la apus în acea zi de aprilie. La doar un an după ce se înscrisese la școala de pilotaj, Lindbergh reușise să își împlinească visul dintotdeauna: acela de a deveni pilot.



DIN CULISE

EPOCA JAZZULUI ȘI EPOCA MAȘINILOR

În America anilor 1920, datorită expansiunii economice aflate în plină desfășurare la acea vreme, aveau să se dezvolte diferite forme de cultură, precum jazzul, de unde și denumirea acestei perioade, „Epoca jazzului". Lindbergh trata cu indiferență ce se întâmpla în jurul său și nu era deloc atras de distracțiile ostentative ale celor de vârsta sa; aceasta nu înseamnă că schimbările survenite în acea perioadă nu îl vor afecta în niciun fel. Această societate prosperă se bucura de mult timp liber, ceea ce i-a permis lui Lindbergh să înceapă să se concentreze asupra mașinilor. În general, aventurierul american al acelei perioade considera viteza o sursă de distracție, astfel încât una dintre plăcerile tinerilor era aceea de a participa la cursele de mașini și motociclete. Însuși Lindbergh adora motocicletele pe când era student. Epoca jazzului s-a îmbinat cu epoca mașinilor, cea din urmă caracterizată de faptul că mașinile și viteza erau la mare căutare.

La acea vreme, avioanele erau încă periculoase, iar măsura în care erau utilizate ca mijloace de transport de persoane sau mărfuri era necunoscută. Cu toate acestea, cei care dispuneau de resurse financiare își cumpăraseră până atunci avioane private pe care le utilizau pentru călătorii de agrement. Însă chiar și cei care nu aveau posibilitatea de a-și cumpăra un avion puteau admira spectacolele aeriene când performerii ajungeau în orașele lor. Tocmai pentru că erau atât de mulți oameni prosperi în anii 1920, dispuși să plătească pentru a vedea aceste acrobații aeriene, Lindbergh a putut să își asigure traiul de pe urma activității sale de pilot acrobat.

Viteza și știința erau două dintre tendințele benefice ale epocii și pe care Lindbergh le viza, ignorând, în același timp, schimbările la nivel moral din societate, care au fost considerate de unii ca fiind negative. Astfel, Lindbergh va deveni una dintre personalitățile al căror nume va fi sinonim cu tot ceea ce se întâmpla în acea perioadă la nivelul societății.



▲ Lindbergh pe o motocicletă, la vârsta de 19 ani. În loc să își piardă timpul alergând după fete, tânărul Lindbergh prefera să se murdărească de ulei, reparându-și motocicleta.

Lindbergh a reușit să achiziționeze propriul său aparat de zbor și l-a folosit pentru a-și ajuta tatăl în alegeri. Când tatăl său a încercat să se urce la bordul avionului pentru un al doilea zbor, roata avionului s-a desprins, dispărând în pustiu și punând astfel capăt campaniei politice desfășurate pe calea aerului.

În același an, Lindbergh a început să își dorească să devină pilot militar. Nu se putea spune că era nemulțumit de cursele aeriene acrobatice. Cu toate acestea, se gândea că, dacă ar fi intrat în armată, ar fi avut acces la cele mai noi avioane care fuseseră create de către tehnicienii din industria aeronautică și le-ar fi putut pilota; în plus, intenționa să devină mult mai mult decât un pilot de acrobații.

Piloți de acrobații aeriene în anii 1920. Avionul din imagine este același model cu cel achiziționat de Lindbergh, un Curtis JN-4D „Jenny". Avioanele încă erau un lucru rar la acea vreme, iar oamenii din regiunile rurale pe deasupra cărora acestea zburau se adunau să le admire.

Planând pe cer

Locotenent al Corpului de Rezervă al Serviciilor Aeriene

PE DATA DE 15 MARTIE A ANULUI 1924, Lindbergh se afla printre cei 104 cadeți care veniseră din întreaga Americă pentru a se antrena timp de un an la Academia Serviciilor Aeriene Militare (Army Air Service) din San Antonio, Texas. Cadeților li s-a spus că vor primi grade pe baza performanțelor lor, fără indulgență față de cei incompetenți, și că, în plus, obținerea a două note sub nota de trecere va duce automat la descalificare. Lindbergh era absolut sigur că avea să reușească. A început să studieze cu râvnă, și urmele celui care fusese un student leneș dispăruseră. În acea primăvară, tatăl lui Lindbergh s-a stins din viață, moment care a dus la o dispută cu mama și cu surorile lui cu privire la averea acestuia; în ciuda acestor evenimente, gândurile lui Lindbergh erau concentrate pe examene.

Un an mai târziu, în anul 1925, Lindbergh va absolvi șef de promoție. Doar 19 dintre cei 104 cadeți au reușit să încheie cursurile, iar tot ceea ce armata avea să le ofere absolvenților era gradul de locotenent în Corpul de Rezervă al Serviciilor Aeriene. Primul Război Mondial se încheiase și se prefigura o eră de diminuare a importanței armatei. Nicio divizie a armatei nu era interesată să recruteze noi piloți. Grație antrenamentelor riguroase, Lindbergh era acum mai pregătit decât un instructor de zbor. Cu toate acestea, nu era angajat nicăieri, așa că a pornit spre orașul Saint Louis în statul Missouri. Saint Louis era un loc în care erau atrași piloții civili și, înainte să intre în armată, Lindbergh locuise acolo pentru o vreme.

Cineva acolo sus îl iubește

Lindbergh considera că dacă își croia drum înspre centrul preocupărilor aviatice din Saint Louis, avea să reușească într-un fel sau altul să își folosească experiența pentru a găsi o slujbă. După cum prevăzuse, Robertson Aircraft Corporation era interesată de el pentru serviciul de poștă aeriană. În acea perioadă, rutele de poștă aeriană erau încă în dezvoltare, nefiind încă delimitate clar; compania Robertson Aircraft aștepta noutăți de la guvern privind autorizația de a desfășura servicii de poștă aeriană pe ruta Chicago-Saint Louis. În tot acest timp, Lindbergh a lucrat ca instructor de zbor și ca pilot de acrobații aeriene. Problemele care apăreau la fuzelaj l-au împiedicat să își execute acrobațiile la adevărata valoare pe parcursul testului de zbor și a fost nevoit să sară cu parașuta. Odată cu această săritură, și-a dislocat umărul. Datorită caracterului urgent al acestei activități, un nou aparat de zbor a fost pus la dispoziție, astfel încât munca lui Lindbergh nu a fost întreruptă nici măcar o zi.



▲ Un afiș care anunță organizarea unei întreceri aeriene în Saint Louis în anii 1920. La acea vreme, regiunea Saint Louis era un loc foarte important pentru pasionații de aviație.

Lindbergh pregătește prima încărcătură a anului pentru zbor. A lucrat ca pilot-șef în perioada de început a dezvoltării poștei aeriene.

Va începe să lucreze la serviciul de poștă aeriană începând cu data de 15 mai. Lindbergh a decolat cu prima încărcătură poștală din acel an, în timp ce asupra sa erau ațintite privirile și camerele de luat vederi ale oamenilor care veniseră să îl vadă decolând în această primă călătorie. Cu toate acestea, la vremea respectivă, oamenii nu prea agreau conceptul de „poștă aeriană". Se prăbușiseră prea multe avioane, iar serviciile erau mult mai scumpe decât cele din poșta tradițională. În plus, exista riscul ca articolele trimise prin poșta aeriană să nu mai ajungă niciodată la destinație. Însuși Lindbergh s-a aflat în situații de criză de nenumărate ori. La șapte luni după primul său zbor în cadrul companiei Robertson Aircraft Corporation, Lindbergh primise un titlu oarecum dezonorant, și anume „americanul care făcuse cele mai multe aterizări cu parașuta".

Visul unui zbor transatlantic

Lindbergh nu intenționa să lucreze la poșta aeriană pentru foarte mult timp. De fapt, nu voia să lucreze pe aceeași rută, în mod repetat; el avea nevoie de aventură. Poșta aeriană nu îi putea oferi acest lucru. În consecință, a început să caute noi provocări.

Un nou scop care ar fi putut reprezenta o provocare pentru el era un premiu de 25 000 de dolari, oferit celui care reușea să efectueze un zbor fără întrerupere de la New York la Paris. Raymond Orteig, celebrul om de afaceri din industria hotelieră a New Yorkului oferise acest premiu pentru a sărbători încheierea Primului Război Mondial, însă, până în 1926, nimeni nu reușise să finalizeze această rută.

Pentru a câștiga premiul pus în joc, singura problemă a lui Lindbergh era aceea de a face rost de un aparat de zbor decent. A strâns o sumă de cincisprezece mii de dolari din contribuțiile industriașilor locali și ale altor oameni care reacționaseră favorabil la campania lui Lindbergh de strângere de fonduri, în care afirmase că o călătorie peste Atlantic va ajuta industria aeronautică aflată la început de drum și va aduce renume orașului Saint Louis.

Prin comanda trimisă companiei Ryan Aeronautical, Lindbergh specificase că voia doar strictul necesar în construcția unui avion, cu o singură excepție: cel mai mare rezervor de combustibil cu putință. Avionul a fost finalizat în doar două luni, iar Lindbergh și susținătorii săi l-au botezat „The Spirit of Saint Louis" („Spiritul orașului Saint Louis").

În dimineața zilei de 20 mai, la ora 7:54 AM, Lindbergh s-a urcat în avion și a decolat spre Paris. Nu dormise deloc în noaptea precedentă. Durata estimată a acestui zbor era de 30 de ore. Era începutul unei călătorii lungi, riscante și solitare.



▲ Avionul „The Spirit of Saint Louis" decolează. Excesul de combustibil a îngreunat aparatul de zbor și nu i-a permis o ridicare prea lină, însă în cele din urmă s-a desprins de sol spre capătul pistei.



▼ Un avion prăbușit, avându-l pe Lindbergh la bord. Se spune că, de îndată ce a fost găsit, întreaga corespondență a fost transportată la destinație cu trenul, fără alte incidente.



CLIPE PERSONALE

NEASTÂMPĂRATUL PUS PE FARSE

Lindbergh nu studiase numai tehnicile de aviație la școala forțelor aeriene; învățase, de asemenea, să facă și multe trăsnăi. Desigur, nu învățase aceste năzbâtii de la instructorii săi; educația „extracurriculară" avea să o primească în cazarmă.

În timp ce dormeau în cazarmele lor, îi împroșca pe colegii săi cu apă printr-un furtun, iar celor care dormeau cu gura deschisă le turna spumă de bărbierit pe gură. Se spune că, atunci când îi găsea dormind în pielea goală pe cadeții care se făleau cu vizitele lor frecvente la bordeluri, Lindbergh le vopsea „jucărelele" în verde și le lega cu o sfoară lungă, de care un alt cadet, plasat în fața cazarmei, avea misiunea să tragă din când în când.

Colegilor îngâmfați și plini de ei le va da laxative, spunându-le că, de fapt, sunt bomboane, iar pe alții îi va păcăli și, în loc de apă, le va da să bea petrol lampant. De asemenea, chiar înainte de zborul transatlantic care avea să îl facă celebru, se spune că i-a trezit pe toți membrii personalul hotelului în care locuia, stropindu-i cu apă.

Au circulat atât de multe astfel de istorisiri despre farsele sale încât unii pot spune că Lindbergh ar fi fost, într-un fel, de-a dreptul sadic. Acest lucru nu se poate spune cu siguranță atunci când vorbim numai despre farsele lui; însă din faptul că râdea cu poftă atunci când, în ultimii ani ai vieții sale, își amintea de aceste farse din tinerețe, se poate deduce că Lindbergh deținea un simț al umorului fără prea mari pretenții intelectuale.



◄ Chipul zâmbitor al lui Charles Lindbergh, un împătimit al farselor.

Eroul aterizează dansând

La căderea nopții, Lindbergh se afla deasupra Oceanului Atlantic; trecuseră treisprezece ore de la decolarea sa din New York. Ca și cum n-ar fi fost suficient, a intrat într-o pătură groasă de nori și, timp de două ore, a fost învăluit într-o beznă totală, neștiind dacă urcă sau coboară. Și-a folosit întreaga lui capacitate, dezvoltată încă din copilărie, de a depăși situațiile și de a da lucrurilor o notă pozitivă în aceste două ore, până s-a luminat de ziuă. Înainte să se însereze, Lindbergh putea zări deja tărâmul Franței.

La ora 10:24 PM, ora Franței, în data de 21 mai, Lindbergh a aterizat, după un zbor de 33 de ore, 29 de minute și 30 de secunde. De îndată ce a atins pământul, a fost scos din avion și luat în brațe de cei care se adunaseră să îl vadă aterizând. Mii de parizieni s-au înghesuit la aeroport ca să îl vadă pe Lindbergh. Veștile privind aterizarea sa în siguranță s-au răspândit rapid în lume, și oameni de pretutindeni i-au lăudat triumful.

În după-amiaza zilei următoare, la reședința ambasadorului american din Paris, Lindbergh a dormit pentru prima dată în trei zile, apoi s-a trezit, și-a luat primul dejun decent după atâta timp și a primit telefoane de felicitare din partea președintelui Statelor Unite și a altor personalități. Era surprins de reacția oamenilor la victoria sa și a participat la evenimente publice, conferințe de presă și întâlniri cu personalități ale vremii. Stilul său rezervat și înfățișarea agreabilă erau pe placul tuturor și, peste noapte, a fost ridicat la statutul de idol.

Acest extaz general privind reușita lui Lindbergh avea să se stingă în cele din urmă în Europa, după ce Lindbergh a petrecut două săptămâni pe continent, însă, la întoarcerea în Statele Unite, pe data de 11 iunie, avea să îl aștepte o isterie similară. Președintele Statelor Unite i-a acordat ordinul „Distinguished Flying Cross" [„Crucea pentru virtuți aeronautice"], prima distincție de acest fel acordată vreodată; următoarele trei săptămâni le va petrece participând la evenimente care îi sărbătoreau reușita.

Acum Lindbergh înțelegea potențialul puterii sale de influență, drept pentru care a început să se gândească la a activa în vederea dezvoltării industriei aeronautice. În luna august a zburat în toate cele 50 de state, la propunerea Fundației Guggenheim. După aceea, până în luna octombrie a aceluiași an, la bordul avionului The Spirit of Saint Louis a făcut vizite în 82 de orașe, unde s-a întâlnit cu mulțimi imense de oameni. Se estimează că, în total, aproximativ o pătrime din populația Americii la acea vreme a venit să-i admire diversele parade aeriene. Tot în această perioadă, este publicat volumul său de memorii „We" [„Noi"] care avea să devină bestseller și să îl facă și

▲ O mulțime de oameni așteaptă sosirea lui Lindbergh la aerodromul din Paris. Mulțimea de oameni care doreau să ajungă la aerodrom a creat o mare congestie a traficului în oraș.



▲ Statuia Libertății ținându-l pe Lindbergh în palmă, imagine de pe coperta unei reviste. Imaginea lui Lindbergh apărea deseori în presa vremii.



CĂLĂTORII ÎN TIMP

EVOLUȚIA DISTANȚELOR ȘI A DURATELOR DE ZBOR

Când, în anul 1903, frații Wright au efectuat primul lor zbor, acesta s-a desfășurat pe o distanță de numai 36 de metri, distanță pe care au depășit-o în aceeași zi, reușind un zbor de 260 de metri. Mai târziu, mulți alții vor încerca să realizeze zboruri mai lungi și cu o durată mai mare.

Primul zbor transatlantic a fost efectuat circular, înconjurând oceanul, prin alternări de decolări, zbor și aterizări. Odată cu dezvoltarea performanțelor aeroplanelor, oamenii au început să se întrebe cât de departe se poate ajunge într-un singur zbor, fără oprire, și astfel au început să aprecieze o astfel de posibilă realizare. Primul zbor transatlantic efectuat de unul singur și fără escală, realizat de Lindbergh, era un exemplu al acestui imbold de a atinge noi recorduri cu privire la distanțele de zbor.

În zorii aviației, capacitatea unui avion de a parcurge distanțe mari și de a rămâne în aer pe durate îndelungate de timp erau două criterii apreciate. Totuși, pe măsură ce performanțele tehnice ale avioanelor s-au dezvoltat, oamenii au început să aprecieze nu numai distanța parcursă. Acum viteza era mult mai importantă și au început să se organizeze competiții în care se încerca străbaterea aceleiași distanțe în perioade din ce în ce mai scurte de timp. Astfel, proiectanții avioanelor au început să aibă în vedere nu prelungirea distanțelor de zbor, ci creșterea vitezei acestora.

Recorduri de zbor în primul sfert de secol XX	
1903	Primul zbor din istoria aeronauticii, efectuat de frații Wright. Cea mai mare distanță parcursă este de 260 de metri.
1905	Americanul Orville Wright zboară pe o distanță de 38 de metri.
1907	Francezul Gabriel Voisin parcurge o distanță de 500 de metri.
1908	Americanul Wilbur Wright zboară pe o durată de două ore și 20 de minute.
1909	Louis Blériot traversează Canalul Mânecii.
1919	Englezii Alcock și Brown realizează primul zbor transatlantic fără escală, pe o distanță de 3 040 kilometri în 26 de ore și 50 de minute.
1923	Americanii Kelly și Macready realizează primul zbor fără escală, străbătând transversal America pe o distanță de 4 055 kilometri în 26 de ore și 50 de minute.
1924	Marin și alți americani zboară în jurul lumii.
1926	Americanii Byrd și Bennett zboară la Polul Nord.
	Francezii Costes și Rinot zboară din Paris în Jask, Iran, fără escală (5 396 kilometri).
1927	Lindbergh realizează primul zbor transatlantic, efectuat de unul singur și fără escală, de la New York la Paris (5 089 kilometri, 33 de ore și 30 de minute de zbor).
1929	Francezii Costes și Bellonte ating un nou record mondial de distanță, 7 509 kilometri.

mai cunoscut în lume. Această adevărată agitație din jurul lui Lindbergh a condus la o creștere a producției aparatelor de zbor și la dezvoltarea utilizării poștei aeriene. Așadar, apariția lui Charles Lindbergh pe scena istoriei a reprezentat un eveniment de o importanță crucială pentru dezvoltarea aviației.

O întâlnire în Mexic

Lindbergh își încheiase călătoria în jurul Americii și fusese invitat de către Dwight Morrow, recent numitul ambasador al Statelor Unite în Mexic, să viziteze această țară.

Morrow era foarte hotărât să stabilească relații de prietenie între Statele Unite și Mexic și a preluat controlul finanțării unui comitet de susținere a lui Lindbergh. Recunoscător, la sfârșitul anului, Lindbergh a realizat un zbor fără escală între Mexic și capitalele statelor Americii. În această călătorie, Lindbergh o va cunoaște pe viitoarea lui soție, Anne.

În ceea ce privește femeile, Lindbergh era destul de timid și nu avea niciun fel de experiență privind interacțiunea socială cu acestea. Avea însă 25 de ani și se gândea la ideea de a se căsători într-o bună zi. Pentru el, soția ideală era o femeie viguroasă, interesată de aspecte științifice. Fiica lui Morrow, în vârstă de 24 de ani, se încadra perfect în această descriere. Cu toate acestea, Lindbergh petrecuse mai mult timp vorbind cu surorile Annei, care locuiau la ambasada Americii din Ciudad de Mexico, Elizabeth (24 de ani) și Constance (14 ani). În schimb, Anne nu făcea altceva decât să îl privească fix pe Lindbergh. Elizabeth intenționa să se implice în activități literare și nu era interesată de strădania lui Lindbergh, însă, în momentul în care l-a întâlnit, s-a îndrăgostit de el la prima vedere.

Idolul se căsătorește

În această perioadă, Lindbergh viza să stabilească un serviciu aerian de transport de pasageri de la New York în California, devenind astfel tehnician-șef în



▲ Avionul The Spirit of Saint Louis, după ce a aterizat în Paris. Avionul a fost ascuns într-un hangar, însă, cu toate acestea, a suferit câteva pagube după ce a fost asaltat de mulțime.



▲ Fiica lui Morrow, Anne. Credea că Lindbergh este atras de frumoasa ei soră mai mare și nici nu se gândea că ar putea avea șansa unei relații cu Lindbergh, până când acesta a invitat-o la prima lor întâlnire.

Lindbergh participă la o paradă în New York. Cu această ocazie, s-a înregistrat un nou record privind volumul de confetti împrăștiate în mulțime: 2 000 de tone, fiind confecționate din cărți de telefon și alte astfel de materiale.

cadrul unei companii numite TAT (Transcontinental Air Transport). La începutul anului, Lindbergh se întoarce dintr-o călătorie în America Centrală și de Sud și zboară deasupra Americii în vederea identificării celor mai bune rute și a celor mai potrivite aeroporturi pentru întreprinderea respectivă. Deși era extrem de ocupat, Lindbergh îl va vizita în acea vară pe Morrow la reședința acestuia situată la periferia New Yorkului. Anne nu era acasă în acel moment, iar Lindbergh a fost primit de către mama și surorile ei. Toată lumea, inclusiv Anne, credea că Lindbergh venise să o viziteze pe Elizabeth. În realitate, Lindbergh încerca să se apropie mai mult de Anne.

În luna octombrie, Lindbergh a început să își urmărească acest obiectiv cu multă seriozitate. În mod intenționat a trecut pe la reședința Marrow când acasă nu era decât Anne, și a întrebat-o dacă ar vrea să vină să îl vadă pilotând un aparat de zbor. Cu ocazia acestei prime întâlniri, cei doi au descoperit că aveau aceleași sentimente unul față de celălalt și, în următoarea săptămână, când Anne se pregătea să plece în Mexic, cei doi și-au propus să se căsătorească. În luna noiembrie, Lindbergh a fost invitat în Mexic, unde i-a surprins pe ambasador și pe soția acestuia, îndrăznind să le ceară mâna fiicei lor. Părinții i-au spus că, deși este celebru, el nu este decât un simplu pilot care nu și-a încheiat studiile superioare. Această replică aspră nu a schimbat câtuși de puțin intenția Annei de a se căsători cu Lindbergh, astfel încât ambasadorul și soția acestuia au admis că cei doi se iubesc cu adevărat. Morrow a anunțat logodna acestora în luna februarie a anului 1929. Întreaga lume o invidia pe Anne Morrow.



Bucuriile și necazurile unui cuplu care a străbătut cerul

Un cuplu afectuos

ÎN DUPĂ-AMIAZA ZILEI DE 27 MAI 1929, a avut loc o ceremonie secretă, cea a căsătoriei lui Lindbergh și a Annei, la reședința tatălui miresei. Au pornit apoi într-o croazieră pe o insulă și și-au petrecut luna de miere în mijlocul naturii. Imediat după aceea, au efectuat un zbor de probă deasupra Americii. Cei doi inspectau aerodromurile pentru TAT și întotdeauna erau bine primiți, oriunde ar fi ajuns. În luna iulie, Lindbergh a devenit pilotul primului zbor de pasageri de-a lungul țării; unul dintre acești pasageri era însăși Anne. Tânărul cuplu încerca să adauge un element de atracție călătoriei aeriene, demonstrându-i siguranța.

Imediat după căsătorie, Anne s-a gândit cu seriozitate să învețe să piloteze singură și în acea vară a reușit acest lucru, într-o călătorie spre America Centrală și de Sud. În timpul acestui zbor, Lindbergh va fotografia ruinele așa cum se vedeau din avion, fotografii care aveau să șocheze comunitatea arheologică, moment care a însemnat nașterea arheologiei aeronautice. Oamenii au rămas uimiți de abilitatea Annei de a pilota un avion și de a face fotografii în același timp.

În același an, Lindbergh va începe să lucreze ca asistent al cercetătorului Robert Goddard. Acesta intenționa să construiască o rachetă care să poată zbura către lună. Activitățile lui Lindbergh vor influența în mod deosebit cercetările care aveau să pună bazele explorării spațiului în ultimele decade ale secolului XX.

Se naşte Charles Lindbergh Jr.

Căsnicia soților Lindbergh a început cu un zbor pe cer, iar aceste călătorii păreau că nu se vor sfârși niciodată. În luna aprilie a anului 1930, noul model de monoplan la care lucrase Lindbergh, denumit „Lockheed Sirius", este finalizat și, împreună cu Anne, Lindbergh îl va utiliza pentru a stabili un nou record de zbor deasupra continentului american. Anne era însărcinată în acea perioadă și, la data de 22 iunie 1922, îl va aduce pe lume pe micuțul Charles (căruia i se spunea „Charlie"). În acea vară, și-au cumpărat un lot de pământ pe care intenționau să își ridice o nouă casă; astfel, cuplul era pregătit să înceapă o viață de familie.

Anne era extrem de încântată de noul ei rol, acela de mamă. Între timp, Lindbergh se împrietenise cu medicul Alexis Carrel de la Institutul de Cercetări Rockefeller din New York; sub comanda lui Carrel, a început din nou să cerceteze. Cu toate acestea, nu putea uita pasiunea sa pentru aventură și, în timp ce lucra cu Alexis Carrel, făcea pregătiri pentru următorul său zbor. Destinația acestuia avea să fie Tokyo, în Japonia.

La data de 27 iulie 1931, tânărul cuplu l-a încredințat pe micuțul Charlie unei bone și au plecat spre Long Island. Din Alaska au traversat Marea Bering și, la data de 24 august, au ajuns la Nemuro, în Japonia. La sosirea în Tokyo, Lindbergh a decis că voia să meargă mai departe în interiorul continentului asiatic, astfel încât, la sfârșitul lunii septembrie, a călătorit în China, împreună cu Anne. Lindbergh și soția acestuia erau primii oameni care ajungeau în China după ce plecaseră din America cu avionul. În Nanjing a participat la eforturile de salvare a oamenilor care fuseseră afectați de inundații.



▲ Charles Augustus Lindbergh jr. Pe parcursul călătoriei sale în Asia, Anne se gândea foarte des la fiul ei și îi era dor de casă.



▲ Dr. Robert Goddard, părintele rachetelor moderne. Datorită eforturilor lui Lindbergh, acesta și-a putut finaliza cercetările costisitoare chiar și în timpul Marii Crize Economice.



Soții Lindbergh în fața avionului lor favorit The Spirit of Saint Louis. După ce avionul a fost finalizat, i s-au adus diferite îmbunătățiri, precum instalarea unui dispozitiv de flotabilitate, în cazul amerizărilor. Cuplul a utilizat acest aparat de zbor pentru a călători în lume.

Din nefericire, în luna octombrie, va trebui ca soții Lindbergh să își întrerupă călătoria, din cauza morții tatălului Annei. La întoarcerea sa în America, Lindbergh a rămas impresionat de cât de mult crescuse fiul său într-o perioadă de timp atât de scurtă.

Băiețelul îndrăgit de toată lumea este răpit

În ultimul weekend din luna februarie a anului 1932, familia Lindbergh se îndrepta, așa cum făcea de obicei, spre noua lor reședință, construită în regiunea deluroasă din apropiere de Hopewell, New Jersey. Fuseseră nevoiți să se mute în noua locuință din cauză că Anne era însărcinată din nou. Lindbergh avea acum 30 de ani și putea profita din plin de bucuriile vieții de familie. Le plăcea însă să locuiască în reședința din New Jersey, care era situată la mare depărtare de aglomeratele așezări urbane. Totuși, în această perioadă, atât mama, cât și micuțul Charlie dădeau semne că ar fi răcit, astfel încât au rămas mai mult timp în noua casă. Acesta va fi începutul unei tragedii.

În ziua de 1 martie, la ora 10:00 PM, bona a intrat în camera micuțului Charlie. Se aștepta să îl găsească dormind, însă micuțul Charlie nu era acolo. Fereastra camerei era întredeschisă și înăuntru fusese strecurată, într-un plic alb, o scrisoare de răscumpărare. Dându-și seama că fiul său fusese răpit, Lindbergh a sunat la poliție care a ajuns la fața locului și a descoperit o scară despre care se bănuia că ar fi fost folosită de către răpitori. Cu toate acestea, pe fereastră nu au descoperit amprente și nici în bilet nu au găsit indicii despre răpitorul care cerea o răscumpărare de 50 000 de dolari.

Un grup de voluntari, estimat la 100 000 de oameni, a cooperat în vederea recuperării micuțului Charlie. În data de 5 martie, Lindbergh și soția sa, în mod firesc panicați, au primit un nou bilet în care li se spunea că răpirea fusese planificată cu mare prudență și că era imposibil să deducă numai din scrisoare cine este răpitorul. Chiar și publicul devenise neliniștit cu privire la acest incident, aproape în egală măsură cu Lindbergh. Un anumit John F. Condon s-a oferit să fie intermediar și să îi livreze banii răpitorului. Făcea parte dintre acele persoane îngrijorate și și-a exprimat dorința de a-l ajuta pe Lindbergh, scriind aceasta redacției unui ziar. Cu puțin timp înainte ca zorii să se ivească, în ziua de 10 martie, Condon primește un alt bilet de răscumpărare, cu același scris.

Lindbergh a încercat să îl folosească pe Condon ca intermediar pentru a lua legătura cu răpitorul și, deși trimisese răpitorului cei 50 000 de dolari la exact o lună de la dispariția băiețelului, micuțul Charlie nu a fost adus acasă. Pe data de 12 mai, trupul neînsuflețit al lui Charlie a fost găsit într-o pădure la periferia orașului Hopewell. S-a decis că moartea micuțului Charlie a survenit în urma unor fracturi craniene; cel mai probabil, fusese scăpat de pe scară în momentul răpirii.

La trei luni după ce Charlie fusese descoperit, în data de 15 august, Lindbergh se urca din nou în avion. Era pentru prima dată când zbura de când își pierduse fiul. A zburat peste Oceanul Atlantic, risipind cenușa băiețelului. A doua zi, se năștea cel de-al doilea fiu al lui Lindbergh.



▲ Un anunț prin care se solicitau orice fel de informații cu privire la Charlie Lindbergh. După acest incident, reședința lui Lindbergh a devenit un fel de punct de atracție pentru curioși și au existat chiar și standuri care vindeau gustări celor care se adunau acolo.



Omul-cheie

ALEXIS CARREL

Omul din afara familiei lui Charles Lindbergh care a avut o influență mai mare decât aceasta a fost Alexis Carrel. Carrel s-a născut la Lyon, Franța, în anul 1873. Dând dovadă de o deosebită dexteritate, el s-a gândit să o fructifice studiind chirurgia. În anul 1906 a fost invitat la Institutul Rockefeller pentru Cercetări Medicale din New York, iar în anul 1912 a devenit primul chirurg care a primit Premiul Nobel pentru reușita sa în ceea ce privește transplantul de organe și alte operații de acest fel. Ca om de știință, era înaintea timpului său. Era catolic și avea credință în Dumnezeu, lucru pentru care Lindbergh îi purta un deosebit respect.

Carrel a utilizat teoria supraviețuirii celui mai puternic în competiția pentru viață pentru a-și susține ideea conform căreia statul modern exista datorită faptului că dăduse naștere unor lideri puternici. Această afirmație a dus la interpretări eronate, fiind caracterizat drept un simpatizant nazist. De fapt, Carrel detesta atât nazismul, cât și comunismul, dar, după ce Franța s-a predat Germaniei în cel de-al Doilea Război Mondial, a fost și mai aspru criticat de rezistența franceză pentru capitularea sa și pentru cooperarea cu Guvernul Vichy. Uneori, mergea la Ambasada Germaniei și încerca să obțină ajutor pentru a hrăni copiii flămânzi. Din nefericire, a ajuns la ambasadă în momentul în care era organizată o petrecere, ceea ce a dus apoi la nașterea unor zvonuri abuzive conform cărora Carrel ar fi primit alimente de la naziști. De asemenea, asocierea lui Lindbergh cu Carrel va duce la speculații legate de faptul că însuși Lindbergh ar fi simpatizat cu naziștii.

Carrel a murit la data de 5 noiembrie 1944, sărac și singur. Lindbergh avusese o deosebită considerație pentru Carrel, care era ca un tată pentru el. Mai târziu a făcut eforturi pentru a reabilita numele lui Carrel.

Frământări în Europa

Un dar din partea naziștilor

MASS-MEDIA VA DEVENI DUȘMANUL lui Lindbergh, care încerca să își reconstruiască viața după nașterea celui de-al doilea fiu al său, John. Lindbergh era de părere că, dacă nu ar fi fost prezentate în presă detalii cu privire la viața sa privată, atunci fiul său, Charlie, nu ar fi fost răpit și ucis. Camerele și aparatele de fotografiat ale presei o așteptau pe soția sa, la întoarcerea dintr-o călătorie de cinci luni de zile, în decembrie 1933. Când în luna septembrie a anului următor Bruno Richard Hauptmann a fost arestat, fiind suspectat de răpire, în presă a izbucnit din nou o competiție acerbă pentru a acoperi subiectul. Hauptmann a primit pedeapsa cu moartea, lucru care a dus la o nouă isterie mediatică legată de familia Lindbergh, precum și la amenințări din partea celor care se opuneau pedepsei cu moartea. În cele din urmă, familia Lindbergh a reușit să scape de toată această agitație a presei, părăsind Statele Unite.

Familia Lindbergh a plecat spre Anglia cu vaporul și, pe la începutul anului 1935, pentru ei lucrurile păreau că se liniștesc. După ce își făcuse mâna scriind câteva reportaje de călătorie, Anne a început o nouă lucrare. Lindbergh avea foarte mult succes în cercetările sale alături de Carrel și dorea să analizeze starea aviației în Europa, informații care să fie apoi utile cercetătorilor americani din domeniul aeronauticii. Dintre toate țările europene, Germania avea să îl impresioneze cel mai mult pe Lindbergh, datorită nivelului tehnologiei aeronautice la care se afla. Lindbergh a început să îi respecte pe naziști pentru eforturile lor de accelerare a dezvoltării industriei aeronautice.

În anul 1938, Germania și-a făcut clare intențiile expansioniste, ceea ce a dus Europa într-o stare de deosebită tensiune. Cam în aceeași perioadă, Lindbergh a început să călătorească în Europa și să stea de vorbă cu aceia care dețineau poziții înalte, din dorința de a-i convinge să ia măsuri pentru a evita războiul. În luna august, a vizitat Uniunea Sovietică și în momentul în care a văzut condițiile teribile de sărăcie în care trăiau oamenii de acolo, a început să creadă cu tot mai multă îndârjire că Germania ar putea servi drept stavilă împotriva răspândirii demonilor comunismului. În cadrul unei petreceri organizate la ambasada americană din Berlin, în luna octombrie a acelui an, Lindbergh a primit un cadou neașteptat: Ordinul „Vulturul German" („Verdienstorden vom

▾ Lindbergh (stânga, plan îndepărtat) este primit cu căldură în Berlin, în luna iulie a anului 1936, și pentru prima dată discută cu Hermann Goering. Această întâlnire se va dovedi mai târziu foarte riscantă pentru Lindbergh.





Hauptmann (dreapta), suspect în răpirea fiului lui Lindbergh, și avocatul acestuia. Hauptmann a pledat nevinovat și și-a exprimat nemulțumirea față de incompetența avocatului său.

▾ Pompa cardiacă a lui Lindbergh. Nimeni nu a știut că Lindbergh era implicat în astfel de cercetări până în momentul în care a anunțat succesul experimentelor sale.





Biblioteca de amintiri

POMPA LUI LINDBERG

Încercarea fizică la care a fost supus în timpul zborului său transatlantic i-a trezit lui Lindbergh interesul pentru psihologia omului, drept pentru care a început să studieze cărți de anatomie și biologie. Interesul său față de aceste lucruri va fi sporit și de deteriorarea sănătății surorii Annei, Elizabeth. Aceasta suferea de o afecțiune cardiacă, iar medicii considerau că o intervenție chirurgicală nu i-ar fi prelungit viața. Lindbergh a început să se gândească la posibilitatea conceperii unei mașini care să pompeze sângele în locul inimii și, sub îndrumarea lui Carrel, a început să cerceteze aceste lucruri.

Carrel începuse deja dezvoltarea unui alt gen de dispozitiv care să poată ține în viață organele umane, furnizându-le nutrienți, însă acesta avea un mare neajuns: dezvolta infecții. Din cauza acestui fapt, cercetările au fost suspendate. Când Lindbergh a văzut dispozitivul, a simțit că, dacă acesta ar fi reconceput, problemele pe care le întâmpinase în prima încercare ar putea fi depășite. Cu ajutorul lui Carrel, a început să aducă îmbunătățiri acestei pompe și, la sfârșitul anului 1935, a reușit să mențină în viață glanda tiroidă a unei pisici într-un recipient de sticlă. Era pentru prima dată în istoria omenirii când se reușea o astfel de performanță asupra unui organ viu al unui animal. Rezultatele cercetărilor lor au condus la ideea capacității de a menține organele vii în mod artificial și la descoperirea conform căreia funcțiile și structurile țesuturilor pot fi modificate prin introducerea de noi ingrediente în fluidul în care sunt conservate. Efectele pe care aceste descoperiri le vor avea mai târziu asupra cercetărilor medicale a fost incomensurabil. De asemenea, se poate spune că cercetările privind transplantul de organe au luat naștere grație activității de pionierat a celor doi.

Avioanele militare F4U Corsair, la perfecționarea cărora a participat Lindbergh.

Deutschen Adler"), înmânat personal de către numărul doi în ierarhia nazistă, comandantul Luftwaffe, Hermann Goering.

În luna următoare, în noiembrie, are loc „Noaptea de cristal" („Kristallnacht"), pogromul împotriva evreilor din Germania nazistă. Acest eveniment a făcut ca distincția pe care o primise de la naziști să reprezinte o problemă pentru Lindbergh. În ziare și reviste apăreau articole în care se spunea că cei care primiseră distincții din partea naziștilor nu erau adevărați americani. Era așadar șansa presei să se răzbune pe Lindbergh pentru refuzul său de a le da apă la moară cu ceva timp în urmă. Popularitatea lui Lindbergh a scăzut rapid, însă în apropierea momentului izbucnirii războiului, în primăvara anului 1939, Lindbergh s-a întors în Statele Unite. Guvernul i-a conferit gradul de colonel în Corpul Forțelor Aeriene și l-a însărcinat cu misiuni de investigație.

Și Anne s-a întors în America împreună cu cel de-al treilea fiu al familiei Lindbergh, Land. În luna septembrie a acelui an, Germania a invadat Polonia: izbucnise cel de-al Doilea Război Mondial.

Eroul devine inamic public

La scurt timp după izbucnirea războiului, din patriotism, Lindbergh a făcut un anunț radiofonic în care afirma faptul că America nu ar trebui să se implice în

Lindbergh ține un discurs în luna aprilie a anului 1941 înaintea Comitetului America First, discurs care va da naștere unei mari controverse.



▾ Un anunț de propagandă cu privire la război, realizat în anul 1942, pentru comemorarea bombardamentului asupra flotei americane de la Pearl Harbor. Declarația de război a Japoniei era exact ceea ce aștepta Roosevelt care, până atunci, primise din partea izolaționiștilor, printre care se afla și Lindbergh, reacții vehemente care condamnau intervenția Americii în conflict.



război. Repercusiunile acestui anunț nu au întârziat să apară, iar opiniile erau împărțite. În special anglofilii erau cei uluiți de insistența lui Lindbergh privind neimplicarea Americii în război de partea Puterilor Aliate. În luna mai a anului următor, Germania a invadat Franța, Belgia și Țările de Jos (Olanda) și, pe măsură ce dezbaterea privind implicarea Americii în război devenea tot mai aprinsă, Lindbergh a făcut un nou anunț. Pleda în favoarea neutralității Americii, atitudine care amintea de cea a tatălui său, avocatul Lindbergh, care se opusese intervenției Americii în Primul Război Mondial. Administrația Roosevelt avea însă în vedere implicarea în război, iar Lindbergh privea cu asprime acțiunile lui Roosevelt.

La începutul anului 1941, nici Germania și nici Anglia nu dețineau o poziție de superioritate în acest conflict. Controversa privind posibila intervenție a Americii în război s-a intensificat; după ce poziția lui a fost dezaprobată de Roosevelt, Lindbergh a renunțat la gradul de colonel și a devenit un adevărat polemist, după înscrierea într-o organizație care milita pentru neimplicarea Americii în război, America First Committee (Comitetul „America înainte de toate"). Lindbergh a ținut un discurs prin care sugera că evreii sunt responsabili pentru intenția de a implica poporul american în război, discurs pentru care a fost criticat chiar și de către camarazii săi izolaționiști. Lindbergh a fost catalogat drept antisemit și a fost transformat, într-o clipă, din erou în inamic al societății.

Lupta unui vultur singuratic

America a intrat în cele din urmă în război în luna decembrie a anului 1941, odată cu bombardamentul japonez asupra flotei americane de la Pearl Harbour. Deoarece teritoriul american fusese atacat, se considera că nu mai era nicio altă soluție în afara implicării în război. Chiar și Lindbergh ajunsese să fie de aceeași părere. A solicitat să îi fie permisă întoarcerea în armată pentru a putea susține efortul americanilor în război, însă Roosevelt a refuzat categoric acest lucru.

Zbor în rai

Redobândirea popularității

În luna octombrie a anului 1945, în familia Lindbergh se naște o fetiță. Numele ei va fi Reeve. În timpul războiului, în anul 1940 s-au născut Anne, iar Scott în anul 1942. Acum familia avea șapte membri, astfel încât au cumpărat o casă cu trei etaje în regiunea de coastă a statului Connecticut. Cu toate acestea, Lindbergh era la fel de ocupat ca întotdeauna și avea să petreacă puțin timp în noua casă.

Participa la dezvoltarea de aparate militare și preda tehnici de zbor; pentru o lungă perioadă de timp, s-a implicat în cercetări privind dezvoltarea rachetelor. În semn de recunoștință față de toate aceste contribuții, după încheierea războiului a fost numit consultant național pe probleme de apărare și a devenit mai ocupat ca niciodată. A participat la cercetări privind conceperea de arme secrete la Universitatea din Chicago. A cooperat cu Strategic Arms Committee (Comitetul pentru Arme Strategice) al nou-înființatelor Forțe Aeriene ale Statelor Unite (United States Air Force). În era Războiului Rece dintre America și Uniunea Sovietică, o eră măcinată de tensiuni, opiniile lui Lindbergh cu privire la apărarea armelor nucleare ale Americii erau clare: Linbergh considera că America trebuia să posede armament superior celui deținut de inamic. Cu toate acestea, nu nega potențialul cercetărilor științifice din domeniul armamentului de a distruge civilizația.

În anul 1948, Linbergh a publicat lucrarea „Of Flight and Life" („Despre zbor și viață"), o carte în care afirma că puterea științei trebuie să forțeze omul modern să recunoască adevărul despre existența lui Dumnezeu. Publicată în mijlocul frământărilor Războiului Rece, cartea a fost mult mai bine primită decât anticipase editorul acesteia. Lindbergh începea să fie din nou respectat și apreciat de către public. Cu ocazia aniversării a 25 de ani de la zborul său transatlantic din anul 1953, Lindbergh a anunțat publicarea unor cronici ale experiențelor sale, intitulate „The Spirit of Saint Louis". Cartea s-a bucurat de un succes răsunător, care i-a adus inclusiv Premiul Pulitzer. Se poate spune că Lindbergh își recâștigase pe deplin popularitatea.



▲ Lindbergh (dreapta) și regele din Tonga, în timpul vizitei efectuate în anul 1972 în țara acestuia din urmă. Indiferent unde ar fi mers, plin de vitalitate, Lindbergh adopta obiceiurile localnicilor și se simțea apropiat și acceptat de aceștia.



▼ Lindbergh (în rândul din spate, în stânga, în plan îndepărtat) a fost invitat de către președintele american Lyndon Johnson (în rândul din spate, al treilea din stânga) la o întrunire a astronauților care urmau să participe la misiunea Appolo. Lindbergh s-a implicat în campania de promovare a misiunii Appolo, dar nu va avea un rol activ în misiunea propriu-zisă.

În umbra acestor evenimente însă, relația cu soția sa începuse să se degradeze. Anne devenise din nou activă ca scriitor cu eseul său „Gift from the Sea" („Darul mării"). Renunțase să mai depună eforturi pentru a-l susține personal pe dinamicul său soț în activitățile sale. Deși nu au divorțat, după ce copiii au crescut, s-au îndepărtat tot mai mult unul de celălalt.

Conflictul dintre știință și natură

Dragostea lui Lindbergh pentru aventură nu s-a schimbat nici măcar când a ajuns la vârsta de 60 de ani. În contrast cu perioada tinereții, noua scenă a aventurilor sale va fi lumea îndepărtată de civilizația occidentală. În anul 1962, a fost invitat să participe la activitățile nou-înființatei organizații WWF (World Wildlife Fund). Lindbergh era îngrijorat de faptul că viitorul ar putea fi schimbat odată cu dezvoltarea științei și a început să adune informații cu privire la speciile care erau pe cale de dispariție. De asemenea, a fost puternic influențat de prima sa vizită în Kenya de la sfârșitul acelui an. A învățat o sumedenie de lucruri despre el însuși și despre natura fundamentală a omului, observând triburile primitive. În articolul său, publicat în anul 1964, cu titlul „Is Civilization Progress?" („Înseamnă oare civilizația într-adevăr progres?"), a tras semnalul de alarmă pentru o civilizație care devenise izolată de natură și care uitase grandoarea acesteia. În același an, a început să se implice în activități privind protecția balenelor. Mai târziu, se va implica în activități privind conservarea habitatelor speciilor de animale pe cale de dispariție și, în general, în protejarea ființelor vii astfel încât, la sfârșitul anilor 1960, era total dedicat lucrărilor de conservare.

A călătorit în lumea întreagă, bucurându-se de măreția naturii, dar singurul loc care l-a încântat cu adevărat a fost Insula Maui din Hawaii. După ce a vizi-

tat această insulă, în anul 1968, s-a hotărât că vrea să rămână acolo.

Și-a construit o casă acolo, dar, de fapt, numai Anne avea să locuiască în ea. În timp ce rămânea singură pe insulă, Anne începuse să se gândească la faptul că, dacă îl iubește cu adevărat, nu trebuie să aibă mari așteptări în privința lucrurilor pe care el ar trebui să le facă pentru ea. Cel puțin la suprafață, relația dintre cei doi se stabilizase.

La sfârșitul anilor 1960, Lindbergh a devenit foarte interesat de Insulele Filipine. A participat la eforturile de a lua contact cu populația Tasaday care fusese izolată total de restul lumii. În anul 1972, Lindbergh împlinea 70 de ani. Anne a aflat despre preocupările soțului ei din știrile difuzate la radioul din Hawaii și a fost uimită de faptul că, deși era în vârstă, soțul său nu își irosise încă nici pe departe toată energia.

Cu toate acestea, nu era nici el nemuritor. În luna octombrie a anului 1972, un examen medical de rutină avea să scoată la iveală existența unei tumori; Charles Lindbergh va începe un tratament la începutul anului următor. Era tot mai slăbit, iar tratamentele deveneau tot mai puternice. Și-a cumpărat un loc de veci în Insula Maui. În cele din urmă, starea sa de sănătate s-a stabilizat. În luna iunie a anului 1974, pe când se afla pe coasta de est a Americii, răpus de febră, Lindbergh avea să fie internat în spital. Acolo s-a descoperit faptul că tumoarea cancerigenă se răspândise în măduva osoasă. Lindbergh a început să înțeleagă faptul că perspectivele de însănătoșire erau aproape nule. Își dorea din tot sufletul să se întoarcă în Hawaii; nu voia să moară în marele oraș, ci înconjurat de natură. Medicii l-au avertizat că o călătorie cu avionul era prea periculoasă pentru un om atât de grav bolnav și că ar fi fost posibil ca inima să-i cedeze. Cu toate acestea, decizia lui Lindbergh nu mai putea fi schimbată, astfel încât a zburat spre Hawaii. Va fi ultimul zbor din viața marelui aviator Charles Lindbergh.

După întoarcerea în Maui, Lindbergh a oferit instrucțiuni detaliate privind înmormântarea și ceremonia furnerară și modul în care presa să fie ținută la distanță. Lindbergh a intrat în comă în seara zilei de 25 august. A doua zi dimineață, inima i-a cedat, iar procesiunea funerară a fost organizată chiar în acea după-amiază. După cum dorise, sicriul său era deja înmormântat când reprezentanții presei și-au făcut apariția. Lindbergh era acum pregătit să zboare din nou spre ceruri, acolo unde fiul său, Charlie, îl aștepta.



Versiune diferită

POVESTEA UNEI MAME ȘI A UNUI FIU

Cartea lui Lindbergh intitulată „The Spirit of Saint Louis" cuprinde multe elemente autobiografice, inclusiv amintiri din copilărie. Oamenii care l-au cunoscut au rămas uimiți de portretul pe care i l-a făcut mamei sale, Evangeline, și anume acela al unei soții casnice obișnuite. Evangeline era în realitate o persoană cu viziuni progresiste și extrem de inteligentă, iar pentru o femeie din acea perioadă, a dus o viață unică în cea de-a doua jumătate a vieții sale.

Când fiul ei Charles a devenit student, ea s-a întors la catedră, profesie pe care o desfășurase înainte să se căsătorească. Atunci când fiul ei s-a înscris la școala de pilotaj, ea s-a întors la studiile universitare și, în cele din urmă, și-a găsit o slujbă ca profesor de științe în orașul natal, Detroit. Evangeline nu a renunțat niciodată la profesia de pedagog. Când a fost pentru prima dată invitată la reședința familiei Morrow, în perioada în care fiul său se afla în Mexic, a cunoscut o femeie care dorea să devină profesoară de engleză la o școală pentru femei din Turcia. Aceasta a invitat-o pe Evangeline în Turcia, iar ea a aceptat, locuind acolo timp de un an. La acea vreme, avea 40 de ani. S-a întors în Detroit și a rămas în învățământ până la bătrânețe. Astfel, nu se poate spune că era o gospodină casnică și comună, așa cum a descris-o fiul său în volumul de memorii.

Experiențele din copilărie ale lui Lindbergh sunt prezentate în această carte ca aparținând unor vremuri idilice, dar, în realitate, el și-a petrecut mai mult timp făcând înconjurul lumii decât cu mama sa, Evangeline. Aceasta a fost, în mare parte, și vina tatălui său, însă Lindbergh lega amintirile acestuia de mama sa și sugerează că este posibil ca, în taină, să-i fi fost antipatică.

Suferind de Parkinson, Evangeline a murit în data de 7 septembrie a anului 1954, la vârsta de 78 de ani.



▲ Mama lui Lindbergh, Evangeline, era profesoară de științe și înțelegea câte ceva despre avioane. A mers în turnee cu fiul său, în perioada în care acesta efectua acrobații aeriene, și chiar s-a urcat în avion și a zburat alături de Lindbergh.



Mormântul lui Lindbergh din Insula Maui în Hawaii. Lindbergh a planificat fiecare aspect al locului său de veci de când era în viață.

O aventură care a tulburat lumea. Zborul transatlantic al lui Charles Lindbergh

Încă din anul 1919, când s-a anunțat premiul de 25 000 de dolari pentru un zbor fără escală din New York la Paris, mulți piloți au încercat să facă față acestei provocări. Unii dintre ei își vor pierde viața în aceste încercări. Deși numele lui era cunoscut printre piloții din Saint Louis, Charles Lindbergh nu era nici pe departe celebru la nivel național. Care a fost secretul succesului său? Să aflăm în continuare cum a reușit Lindbergh acolo unde atâția alții au dat greș.

În culisele construcției avionului The Spirit of Saint Louis

AVIONUL THE SPIRIT OF SAINT LOUIS cu care Lindbergh a efectuat primul zbor transatlantic a fost conceput de către o firmă obscură de construcții de aparate de zbor din San Diego, compania Ryan Aeronautical. Inițial, Lindbergh plănuise să zboare cu un aparat Bellanca, construit de compania Wright Aeronautical. În timpul unui zbor cu poșta aeriană, la sfârșitul lunii septembrie a anului 1926, Lindbergh a tras concluzia că, dacă va folosi un aparat de zbor Bellanca, va reuși să traverseze Atlanticul. Era primul pas pe care Lindbergh îl făcea în interesul său față de provocarea transatlantică. La acea vreme, avioanele concepute de Giuseppe Bellanca erau cele mai eficiente din lume din punctul de vedere al consumului de combustibil și aveau capacitatea de a rămâne în aer pentru o durată mai mare decât orice alte aparate de zbor.

În toamna acelui an, Lindbergh va începe să adune fonduri, cu intenția de a achiziționa un avion Bellanca. În luna decembrie, va avea o întâlnire cu Charles Levine, președintele companiei Columbia Aircraft. Levine avea un avion Bellanca. Din moment ce doar un singur avion Bellanca fusese construit până atunci, Lindbergh nu a avut altă posibilitate decât să îl cumpere pe cel al lui Levine. Lindbergh a fost încântat să afle că Levine îi va vinde aparatul de zbor Bellanca la un preț mai mic, și anume 15 000 de dolari. Cu toate acestea, în ultimele etape ale negocierilor de achiziție, Levine a afirmat că îi va da lui Lindbergh avionul pentru competiția transatlantică, cu condiția ca el să selecteze pilotul. Levine însuși ajunsese să își dorească să câștige provocarea pentru premiul Orteig.

Înfuriat, Lindbergh a renunțat la Bellanca și a mers la compania Ryan. A solicitat construcția unui avion asemănător cu Bellanca. Cei de la compania Ryan i-au promis că vor construi un aparat de zbor după cerințele lui Lindbergh, asemănător cu Bellanca, cu excepția unui motor, în termen de 60 de zile și pentru suma de 6 000 de dolari. De asemenea, i-au oferit un motor și alte instrumente la preț scăzut, totul pentru suma de 10 580 de dolari. Producția a început odată cu semnarea contractului, la data de 25 februarie.

Lindbergh era de părere că principalul motiv al eșecului celor care încercaseră să efectueze un zbor transatlantic înaintea lui a fost excesul de încărcătură și numărul prea mare de membri ai echipajului la bord. Astfel, el le-a spus proiectanților să realizeze doar un scaun, pentru pilot, și a cerut ca în corpul aparatului de zbor, lângă carlingă, să fie amplasat un rezervor imens de combustibil. Probabil că acest design neconvențional nu ar fi fost aprobat în cazul în care Lindbergh ar fi făcut această comandă unui producător mai mare, și nu companiei Ryan.

Lindbergh a acordat cea mai mare importanță reducerii greutății avionului și sporirii eficienței sale din punctul de vedere al combustibilului. În momentul în care și-a dat seama că aparatele de radiorecepție nu își vor găsi rostul în mijlocul Pacificului, a decis să se renunțe și la sistemul radio de la bord. De asemenea, era conștient de faptul că, dacă s-ar fi prăbușit, nu ar fi avut nicio șansă să fie salvat, de aceea nu a luat cu el barcă de salvare sau echipamente similare. Personalul

▾ Scheletul avionului The Spirit of Saint Louis, avion care a fost finalizat la puțin timp după conceperea proiectului.





de la fabrica Ryan era mai mult decât uimit de planurile de nezdruncinat ale lui Lindbergh.

Cu toate acestea, spritul de aventură al lui Lindbergh era molipsitor, și personalul a fost prins în vârtejul lucrărilor. Lucrau de dimineața devreme până seara târziu, cu multă voie bună și plăcere. Grație acestei atmosfere de aventură și amuzament, The Spirit of Saint Louis a fost finalizat în 60 de zile, după cum promisese compania Ryan.

Pierderea rivalilor

În ziua de 8 mai, în timp ce se efectuau ultimele pregătiri la The Spirit of Saint Louis, știrile anunțau zborul cu un avion biplan efectuat de doi francezi din Paris spre New York. Lindbergh se temea că era deja prea târziu pentru a mai participa la competiție, însă la scurt timp s-a pierdut legătura cu cei doi. Lindbergh știa faptul că nu are prea mult timp la dispoziție dacă voia să fie primul pilot care duce la bun sfârșit provocarea transatlantică. În data de 10 mai, avionul The Spirit of Saint Louis a decolat din San Diego, a trecut prin Saint Louis și a ajuns la aerodromul Curtis Airfield din New York. Străbătuse ruta California – New York în mai puțin de 22 de ore, stabilind un nou record pentru cel mai rapid zbor transcontinental.

The Spirit of Saint Louis pe cerul Parisului. După ce a aterizat în oraș, Lindbergh a devenit un erou legendar.



▲ Carlinga pilotului din interiorul avionului The Spirit of Saint Louis. Poziția rezervorului de combustibil era considerată mai sigură în cazul prăbușirii avionului, dar, în același timp, ea limita vizibilitatea pilotului, în acest sens fiind adăugat un periscop.

O mulțime de reporteri așteptau sosirea avionului The Spirit of Saint Louis la aerodromul Curtis. Cu toate acestea, reprezentanții presei erau convinși că, fie contramiralul Richard Byrd, fie Clarence Chamberlain aveau să câștige premiul. Și aceasta deoarece acești doi piloți erau celebri, iar aparatele lor de zbor erau construite de mari producători. În plus, ei începuseră pregătirile pentru zborul transatlantic înaintea lui Lindbergh. Odată ajuns pe aerodrom, Lindbergh a salutat mulțimea cu zâmbetul său adolescentin, dar, hotărât lucru, era un rival cu abilități ascunse.

În acea seară, pe întreaga rută a zborului transatlantic, vremea a fost deosebit de rea, drept pentru care decolarea s-a amânat. Desigur, nici unul dintre piloții rivali nu se afla pe poziția de decolare. Se simțeau bine, adâncindu-și cunoștințele și discutând pe teme legate de avioane. Lindbergh și-a dat seama că rivalii săi nu erau neapărat mai bine echipați decât el. De fapt, cel mai puțin pregătit părea a fi Chamberlain, care urma să zboare cu cel mai rafinat aparat de zbor: un Bellanca pe care îl achiziționase în urma unei înțelegeri cu Charles Levine. O dispută între cei doi a făcut să nu le mai rămână timp pentru teste de zbor înainte de a porni în aventura transatlantică. Și Byrd avea probleme, după ce își lovise costisitorul avion Fokker într-un zbor de test.

Cu toate acestea, experții din domeniul aviației îl considerau pe Lindbergh pilotul cu cele mai mici șanse de reușită dintre toți cei care participau în competiție. Se spune că Harry Guggenheim, o personalitate în domeniul aeronauticii la acea vreme, și-ar fi exprimat dezgustul față de autoritățile care îi permisese avionului The Spirit of Saint Louis să participe la această competiție, după ce a văzut ceea ce el considera a fi echipamente și instrumente neadecvate unui astfel de zbor. În ciuda criticilor, Lindbergh era foarte entuziasmat de noul său avion. De fiecare dată când vorbea despre acesta și despre el însuși, folosea persoana întâi plural, „noi", ca și cum avionul ar fi fost o altă persoană care l-ar fi însoțit în călătorie. Această utilizare neobișnuită a pluralului „noi" a avut o impresie deosebită asupra celor care l-au auzit, astfel încât, editura care a publicat memoriile lui Lindbergh a ales titlul „Noi" („We") pentru acest volum.

În timp ce aștepta îmbunătățirea condițiilor atmosferice, Lindbergh a făcut o vizită la fabrica aparținând companiei Wright, în data de 19 mai. Intenționa să meargă în Manhattan pentru a vedea un spectacol pe Broadway, însă a primit vești că în curând se vor crea condițiile atmosferice pentru zbor. A pornit imediat spre aerodrom. Pregătirile pentru zbor au început la scurt timp după sosirea lui Lindbergh. S-a îndreptat spre hotel pentru a prinde o noapte de somn înaintea zborului.





The Spirit of Saint Louis trece printr-o ultimă etapă de verificări, la data de 10 mai a anului 1927. Avionul s-a comportat mai bine decât se preconizase în etapele de construcție.

"All the News That's Fit to Print."

The New York Times.

LINDBERGH DOES IT! TO PARIS IN 33½ HO
FLIES 1,000 MILES THROUGH SNOW AND SL
CHEERING FRENCH CARRY HIM OFF

COULD HAVE GONE 500 MILES FARTHER

Gasoline for at Least That Much More—Flew at Times From 10 Feet to 10,000 Feet Above Water



LEVINE ABANDONS BELLANCA FLIGHT



LINDBERGH TRIUMPH THRILLS COOLIDGE

New York Stages Big Celebration After Hours of Anxious Waiting

▲ Articolele de primă pagină din „New York Times" care preamăresc succesul lui Lindbergh. De îndată ce a decolat, oamenii au devenit foarte îngrijorați și se întrebau dacă va reuși sau nu.

De îndată ce a adormit, l-a trezit o bătaie în ușă. Era un tânăr din comitetul său de susținere care l-a întrebat cu ce i-ar putea fi de folos după ce decolează. Lindbergh nu a mai reușit să adoarmă. În preajma orei 2:30 AM, a părăsit hotelul.

La ora 7:51 AM, Lindbergh a deschis clapeta de accelerație a avionului The Spirit of Saint Louis. Rivalii săi nu puteau face altceva decât să îl privească decolând.

La limita rezistenței

Lindbergh se temea de singurătatea din timpul zborului. Cu toate acestea, în copilărie fusese nevoit să stea mult timp singur și întotdeauna îi surâsese alternativa de a zbura de unul singur. În plus, avea obiceiul de a-și derula în minte mici dialoguri. Atâta timp cât reușea să întrețină aceste „conversații" interioare, nu mai avea niciun motiv să se teamă de singurătate.

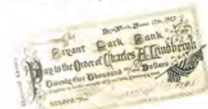
Cu toate acestea, zborul de unul singur deasupra Atlanticului s-a dovedit a fi o experiență mai dură decât se așteptase. Putea vedea stelele, dar era extrem de obosit din cauza faptului că nu reușise să închidă un ochi în noaptea precedentă. Deși somnul i-a fost alungat de îndată ce a trecut printr-o înfricoșătoare furtună electrică din mijlocul unor nori denși, după ce pericolul a trecut, a fost cuprins din nou de somnolență. Trei ore mai târziu, a început să aibă gânduri negre și a uitat să mai opereze în înregistratorul rutei de zbor. Își luase cu el sendvișuri, dar nu avea poftă de mâncare. Când a fost întrebat de ce a luat atât de puțină mâncare cu el, a replicat că, odată ajuns la Paris, ar fi putut mânca în voie, iar dacă s-ar fi prăbușit, nu ar mai avut deloc nevoie de mâncare.

După 29 de ore de zbor, cerul începea să se lumineze încet. Lindbergh s-a luptat să rămână treaz. După 24 de ore pe cer, începuse să aibă gânduri ciudate. Simțise prezența unei umbre în spatele său. O prezență fantomatică ar fi trecut atunci prin cabină și i-ar fi dat anumite sfaturi, spunea Lindbergh mai târziu. Nici măcar această experiență aproape supranaturală nu l-a năucit pe Lindbergh, care era și așa deja destul de extenuat de riscanta călătorie. Mai apoi, a văzut o insulă care nu era prezentă pe hărțile sale și, pe măsură ce se apropia, aceasta a dispărut brusc. Deși mintea îi juca feste, Lindbergh a continuat să zboare, grație deosebitei sale experiențe în pilotaj.

După 29 de ore de zbor, a văzut bărci de pescuit și a coborât spre acestea, întrebând dacă era aproape de Irlanda. Nu a primit niciun răspuns. Lindbergh a urmărit uscatul. Conform hărții sale, acela trebuia să fie teritoriul Irlandei și, într-adevăr, când s-a mai apropiat, oamenii de la sol îi făceau bucuroși semne cu mâna. Deși în acest moment Lindbergh era pe jumătate inconștient, el se afla încă pe direcție.

După ce a ajuns să zboare deasupra pământului, a știut că depășise marile primejdii. După 33 de ore și jumătate de zbor de la plecarea sa din New York, Lindbergh ajungea în cele din urmă în aeroportul din Paris.

Atinsese limitele extenuării pe care corpul uman le poate îndura. Când mulțimea adunată la aeroport să-l întâmpine l-a luat pe sus din avion, se spune că prima întrebare care i-a fost adresată cineva a fost: „Nu aveți copilot?" Oricine cunoștea care era experiența în pilotaj a lui Lindbergh știa că în acest tip de călătorie nu era nevoie de un copilot.



▲ Cecul în valoare de 25 000 de dolari, oferit lui Lindbergh, în calitate de câștigător al Premiului Orteig. Ceremonia de decernare a fost organizată după ce Lindbergh s-a întors în America, în luna iunie.

▼ Ruta transatlantică a lui Lindbergh. Mulți dintre piloții care au încercat să zboare pe această rută înaintea lui Lindbergh și-au pierdut viața în această încercare.



MISTERUL RĂPIRII FIULUI LUI LINDBERGH. ARESTAREA FĂPTAȘULUI

Lindbergh a intrat în vizorul atenției presei după ce zborul său transatlantic, efectuat de unul singur și fără escală, l-a transformat într-un erou național. A depus eforturi pentru a-și proteja viața privată. După căsătorie, familia sa era deseori asaltată de fotografi. Mai târziu, Lindbergh a considerat că această excesivă atenție pe care i-o acorda presa a fost una dintre cauzele răpirii fiului său.

La trei ani după răpirea micuțului Charlie, tâmplarul Bruno Richard Hauptmann a fost arestat pentru infracțiunea comisă în luna septembrie a anului 1934. Faptul că a folosit un „certificat de aur" din cele care îi fuseseră date pentru răscumpărarea micuțului a dus la arestarea sa. Acești bani, cu seriile numerice înregistrate de către detectivi, circulaseră în zona orașului New York în primăvara anului 1933. Oamenii care primiseră acești bani spuneau că îi aveau de la un bărbat de înălțime medie și care vorbea cu accent german. Această descriere i se potrivea perfect lui Hauptmann și, în plus, o mare parte din bani a fost găsită în locuința sa. A încercat să explice că primise banii de la un cunoscut german, care însă murise în luna martie a acelui an; suspectul nu mai avea cum să demonstreze că s-a întâmplat astfel, fapt care a dus la arestarea sa.

Hauptmann nu avea niciun alibi solid, dar a refuzat să recunoască faptul că este vinovat de răpirea fiului lui Lindbergh. În prima săptămână a procesului, Lindbergh a confirmat faptul că vocea lui Hauptmann era aceeași cu cea pe care o auzise atunci când înmânase banii, iar opinia publică era acum sigură că Hauptmann fusese autorul infracțiunii. Judecătorul, jurații și martorii erau decişi încă înainte de începerea procesului, astfel încât Hauptmann nu mai putea face nimic pentru a le schimba hotărârea. Faptul că probele de lemn din podul lui Hauptmann erau aceleași cu lemnul scării pe care o folosise răpitorul a fost o dovadă care i-a semnat acestuia sentința. Pentru a înrăutăți lucrurile, era un imigrant străin, care săvârșise și alte infracțiuni în trecut, mințise pentru a-și ascunde originile, astfel încât nimeni nu mai putea avea încredere în cuvântul acestuia.



▲ Scrisoarea de răscumpărare. Din greșelile de ortografiere și din caligrafie reiese posibilitatea ca răpitorul să fi fost german sau de origine scandinavă.



▲ Lindbergh (dreapta, plan îndepărtat) depune jurământul la proces. Curtea tribunalului a fost înconjurată de o mulțime de oameni pe întreaga durată a procesului, devenind aproape o atracție turistică.

Îndoieli nesfârșite

Cu toate acestea, Hauptmann continua să pretindă că este nevinovat, iar soția acestuia, Anna, l-a susținut și l-a crezut pe întreaga durată a procesului. În luna februarie a anului 1935, a fost condamnat la moarte, decizie susținută de doisprezece membri ai juraților; Hauptmann a fost executat pe scaunul electric la data de 3 aprilie 1936. Unii au susținut că nu trebuia să fie executat singurul om care deținea cheia misterelor referitoare la caz. Nu existau dovezi fizice, de exemplu amprente, care să facă legătura între Hauptmann și locul crimei și mulți oameni au considerat că era o greșeală ca acest om să fie pedepsit cu moartea doar în baza unor dovezi de circumstanță. În întreaga lume, erau oameni care credeau că este rușinos pentru Statele Unite ale Americii ca procesul să se încheie astfel.

Nu se știe cât de duplicitar a fost Hauptmann în exprimarea adevărului în cadrul procesului. Este însă o certitudine faptul că au rămas nerezolvate o serie de suspiciuni cu privire la incidentul răpirii fiului lui Lindbergh. De exemplu, la locul incidentului nu s-a găsit nici măcar o singură amprentă a lui Hauptmann; în plus, mulți se întrebau cum anume a știut răpitorul că familia Lindbergh avea să fie acasă în ziua răpirii, din moment ce era o zi din timpul săptămânii și, de obicei, familia stătea acolo doar în weekenduri. Dacă răpirea ar fi fost plănuită din timp, atunci infractorul ar fi trebuit să comită fapta într-o zi de weekend.



▲ Hauptmann, bărbatul condamnat pentru infracțiunea de răpire a fiului lui Lindbergh. În varianta pe care a susținut-o erau multe contradicții care i-au diminuat credibilitatea și i-au pecetluit soarta.

Mulți aveau tendința să fie de acord cu Hauptmann, care spunea că a fost condamnat la moarte din cauza faptului că nu a avut parte de un proces drept. Drept urmare, mulți dintre cei care au cercetat cazul au încercat să îl demaște pe răpitorul „real". Una dintre teorii susținea faptul că cineva ar fi încercat să îi facă o farsă familiei, ascunzându-l pe copil, dar, din neatenție, l-ar fi scăpat pe scară și, astfel, ar fi decis să inventeze scenariul unei răpiri. Mai există multe alte asemenea teorii, dar ele rămân doar atât: teorii, fără dovezi reale care să le susțină. În prezent, deoarece toți cei implicați în caz au murit, adevăratele detalii ale răpirii fiului lui Lindbergh vor rămâne pentru totdeauna învăluite în mister.

Marile personalități ale epocii în care a trăit eroul aviației

Lindbergh a fost primul om în istorie care a efectuat un zbor transatlantic de unul singur și fără escală. Curajul și spiritul său de aventură au uimit lumea; a fost aclamat drept eroul cerului. Lindbergh însă nu era singura persoană care aspira să se aventureze spre înaltul cerului; mulți alții se vor folosi de gloria sa pentru propriul interes.

Romancierul fermecat de soția aventurierului

Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944)

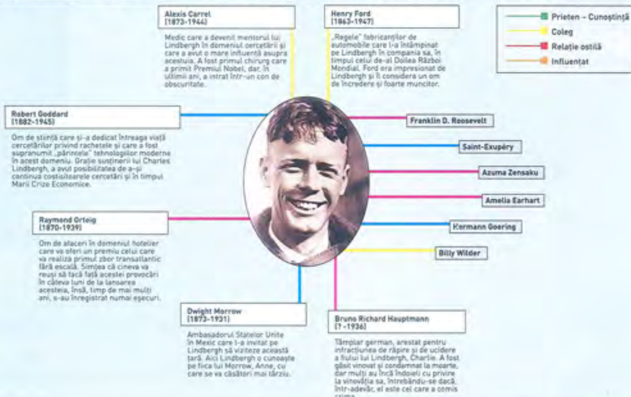


Antoine de Saint-Exupéry este autorul celebrei povestiri „Micul Prinț", dar activitatea sa nu s-a limitat numai la scris; era și el aviator, contemporan cu Lindbergh. S-a născut la data de 29 iunie 1900 în Lyon, Franța. A fost captivat de primul aparat de zbor, la bordul căruia s-a urcat când avea numai 12 ani. A devenit pilot și a zburat din Franța în locuri precum Africa și Saigon (Indochina); debutul său literar s-a produs în anul 1929 când, în cartea sa „Curierul de Sud", a descris experiențele sale ca pilot și perioada în care a lucrat în deșertul Sahara. A obținut un premiu literar pentru cartea sa din anul 1931, „Zbor de noapte", și și-a consolidat poziția ca scriitor pasionat de aviație. În Primul Război Mondial, s-a înrolat în armata franceză, dar s-a îndreptat către Statele Unite când Franța a fost ocupată de naziști. În America, i-a cunoscut pe Lindbergh și pe soția acestuia, Anne.

Saint-Exupéry a fost însărcinat cu scrierea prefeței pentru o carte a Annei pe care aceasta o publica într-o ediție în limba franceză. A promis că va scrie o pagină, însă i-a trimis Annei un manuscris de nouă pagini care a impresionat-o. Anne l-a invitat pe Exupéry la reședința din New York în luna august a anului 1939. Scriitor, asemeni ei, Saint-Exupéry o putea înțelege pe Anne într-o manieră în care Charles Lindbergh nu ar fi reușit niciodată și, din acel moment, aceasta i-a purtat un deosebit respect lui Saint-Exupéry. Chiar și lui Lindbergh i-a plăcut săptămâna pe care a petrecut-o cu Saint-Exupéry. Acesta din urmă nu înțelegea limba engleză, iar Anne a jucat rolul de interpret. Lindbergh și autorul francez și-au petrecut multe ore din zi discutând despre aviație și despre actualitățile vremii.

În anul 1944, anul în care a fost publicat „Micul Prinț", s-a întors în armată. La data de 31 iulie, a decolat din Corsica într-un zbor de recunoaștere și nu s-a mai știut nimic de el. În luna aprilie a anului 2004, au fost găsite rămășițele unui aparat de zbor care s-a dovedit a fi avionul lui Saint-Exupéry.

REȚEAUA DE LEGĂTURI PERSONALE



▲ Personalitățile din casetele pe fundal gri sunt prezentate în detaliu în acest capitol.

Președintele care i-a tăiat aripile eroului aviației

Franklin Delano Roosevelt (1882-1945)



Neînțelegerile dintre Franklin Roosevelt și Charles Lindbergh au început în anul 1934. Când Roosevelt a ordonat brusc ca poșta aeriană să fie transferată din sectorul privat și să fie încorporată în Armată, s-a lovit de o poziție dură din partea lui Lindbergh, care avea experiență în poșta aeriană și deținea capital într-o companie de profil. Lindbergh a fost criticat pentru această atitudine ca fiind una egoistă, însă în momentul în care mai mulți piloți militari au fost omorâți în timp ce derulau o misiune de poștă aeriană, acest serviciu a fost transferat din nou în sectorul privat. A fost prima mare eroare politică a lui Roosevelt și îi va purta pică lui Lindbergh pentru atitudinea sa critică.

După izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, Roosevelt a susținut intervenția și susținerea Americii față de Puterile Aliate, dar Lindbergh a apărut din nou pe scenă și a insistat asupra ideii că America trebuie să rămână neutră. El afirma că, dacă America se amestecă în acest conflict, războiul se va prelungi și că, în schimb, ar trebui derulate negocieri pentru încheierea acestuia. Răfuiala lor publică va continua timp de unsprezece luni, însă, în cele din urmă, America se va implica în război, odată cu atacul asupra Pearl Harbor, din anul 1941. Lindbergh intenționa să se înroleze ca pilot militar pentru a-și ajuta țara în război, dar Roosevelt a refuzat acest lucru, trimițându-l să lucreze într-o fabrică specializată în industria aeronautică.

Franklin Roosevelt s-a născut în anul 1882 în statul New York. S-a implicat în politica Partidului Democrat și a fost numit candidat pentru funcția de vicepreședinte din partea Partidului Democrat, în anul 1920, fără însă a fi ales. Mai târziu, s-a îmbolnăvit de poliomielită și, după o recuperare îndelungată și dificilă, a început să își planifice reîntoarcerea pe scena politică. În anul 1928, a fost ales guvernator al statului New York și și-a anunțat candidatura pentru președinție în anul 1932. Le-a promis americanilor promovarea unei noi politici, intitulate „New Deal" („Noua ordine") și a fost ales într-un singur tur. Eforturile sale de atenuare a efectelor Marii Crize Economice i-au adus susținerea poporului american. Va fi primul președinte din istoria Statelor Unite ale Americii care a fost ales pentru un al patrulea mandat, în anul 1944; moare în urma unei hemoragii cerebrale la data de 12 aprilie 1945, cu puțin timp înaintea încheierii războiului.

Naziștii care i-au acordat lui Lindbergh o medalie



Hermann Goering (1893-1946)

În luna iulie a anului 1936, Lindbergh a vizitat Germania pentru a aduna informații cu privire la industria aeronautică din această țară. Astfel, avea ocazia de a vedea pe viu cât de avansate erau tehnologia aeronautică germană și unitățile de producție ale aparatelor de zbor. La acea dată, Hitler era deja la putere, însă demnitarul nazist care l-a întâmpinat pe Lindbergh a fost Herman Goering.

Doi ani mai târziu, în anul 1938, Lindbergh a vizitat din nou Germania. A participat la un banchet organizat de Ambasada Americii la Berlin. Erau prezenți mulți militari, diplomați și alte personalități ale armatei, iar ultimul care și-a făcut apariția a fost liderul nazist Hermann Goering. Toată lumea a fost surprinsă când a început să rostească un discurs în limba germană. Goering spunea că se afla acolo pentru a-i înmâna lui Lindbergh Ordinul „Vulturul German".

Motivul acordării acestei distincții de către oficialul german a fost reușita primului zbor transatlantic, efectuat de unul singur și fără escală, precum și pentru marile contribuții aduse dezvoltării tehnologiei aeronautice. Lindbergh a primit cu bucurie medalia, afirmând că Goering nu face decât să-i înmâneze un premiu, fără vreo altă conotație politică. Totuși, faptul că a primit medalia din partea naziștilor, se va dovedi de rău augur pentru Lindbergh. La scurt timp după aceea, naziștii au început exterminarea în masă a evreilor, iar în America furia față de naziști a devenit explozivă. Consecința acestui fapt au fost criticile severe asupra lui Lindbergh exprimate de presă. Pentru a înrăutăți lucrurile, în momentul în care Lindbergh și-a exprimat opoziția față de implicarea Americii în cel de-al Doilea Război Mondial, existau deja motive pentru a susține acuzații defăimătoare la adresa lui Lindebergh, ca fiind simpatizantul nazist care se ținea strâns de medalia pe care o primise din partea celui de-al treilea Reich.

Goering s-a născut în Rosenheim, în regiunea bavareză a Germaniei, în anul 1883. Pilotase aparate de zbor „star fighter" în Primul Război Mondial și a ajuns la putere după ce s-a înscris în Partidul Nazist. După război, a fost prins de armata americană, iar tribunalul pentru crime de război de la Nürnberg, din anul 1946, l-a condamnat la moarte pentru crimele săvârșite ca nazist. La data de 15 octombrie a aceluiași an, cu puțin timp înainte de execuție, se sinucide cu otravă.

Regizorul evreu care a realizat un film despre viața lui Lindbergh



Billy Wilder (1906-2002)

La data de 11 aprilie, cu ocazia celei de-a treizecea aniversări de la efectuarea primului zbor transatlantic fără escală, își va face debutul public la Hollywood filmul „The Spirit of Saint Louis". Regizorul și scenaristul acestui film a fost Billy Wilder. În rolul lui Charles Lindbergh a jucat actorul hollywoodian Jimmy Stewart. Asemeni lui Lindbergh, personajul lui Stewart era un pilot care primise un premiu pentru realizările sale în domeniul aviației.

Wilder s-a născut în anul 1906 în Austria. A renunțat la cursurile Universității din Viena și a lucrat ca reporter al unui ziar, în tot acest timp aspirând să devină scriitor. Cu toate acestea, devine fascinat de filme și decide să scrie scenarii. Lindbergh era un admirator al lucrărilor lui Wilder și i-a vândut bucuros acestuia drepturile cinematografice asupra biografiei sale.

Pe parcursul filmărilor, Wilder îi trimitea lui Lindbergh scrisoare după scrisoare, adresându-i întrebări, astfel încât biografia sa să reflecte realitatea cu cât mai multă acuratețe posibil. Povestea zborului istoric al lui Lindbergh nu a fost realizată cu o licență creativă excesivă sau superfluă. În ciuda unei campanii mediatice de proporții, filmul a fost un eșec de box office. Se pare că atunci când Lindbergh și familia sa au urmărit varianta finală a filmului, marele erou al aviației ar fi considerat că filmul reușea să redea ceea ce se întâmplase cu adevărat pe durata aventurii sale pe cer.

Wilder va câștiga șase premii ale Academiei Americane de Film în întreaga sa carieră, devenind un maestru hollywoodian al regiei. Moare la data de 27 martie 2002, la vârsta de 95 de ani.

Femeia-pilot poreclită „Lady Lindy”

Amelia Earhart (1897-1937)

În ziua de 18 iunie a anului 1968, un hidroavion denumit Friendship („Prietenia”) amerizează în Burry Port, Wales, în Regatul Unit. Avionul decolase din Canada, și la bordul acestuia se afla o femeie-pilot: Amelia Earhart. Zborul durase 29 de ore și 40 de minute. Ea a traversat Atlanticul la un an după succesul lui Lindbergh, fiind prima femeie care a reușit acest lucru. Aceasta a transformat-o într-un fel de „versiune feminină” a lui Lindbergh, lucru care i-a atras porecla „Lady Lindy”; Amelia Earhart devenise celebră peste noapte.

Lindbergh a salutat succesul Ameliei Earhart, considerându-l o victorie care avea să sporească interesul publicului față de aviație și să accelereze dezvoltarea tehnologiei aeronautice; a arătat bunăvoință față de ea, în calitate de camarad în călătoriile pe cer, dar părea că nu pune prea mare preț pe abilitățile sale ca pilot. Amelia Earhart se va întâlni cu Lindbergh și cu soția acestuia în Los Angeles în anul 1928 și, după ce a fost martoră la un episod în care Lindbergh o stropește cu apă pe soția sa pentru a o face atentă, Earhart ajunge la concluzia că Lindbergh este cam sărit de pe fix. Earhart era feministă și considera neplăcute atitudinile lipsite de respect ale lui Lindbergh față de femei. Mai târziu, i-a spus Annei că nu era deloc încântată de porecla „Lady Lindbergh”.

Earhart și-a obținut brevetul de pilot în anii 1920 și avea o experiență de 500 de ore de zbor. Cu toate acestea, atunci când a traversat Atlanticul, pilotul care deținea controlul asupra avionului era un bărbat. În anul 1931, se căsătorește cu George P. Putnam, președintele unei edituri, iar în ziua de 23 mai a anului 1932, Earhart reușește un zbor transatlantic, singură și fără escală. De această dată, era meritul absolut al Ameliei Earhart. Soțul său, un bărbat cu simț practic, a îndemnat-o să aleagă ziua de 21 mai pentru finalul călătoriei sale deoarece era aceeași zi în care Lindbergh își încheiase zborul istoric, cu șapte ani înainte. Tot soțul ei se afla în spatele înfățișării sale unice. Amelia Earhart avea părul scurt și purta o haină de piele, o eșarfă de mătase și pantaloni largi bărbătești, atrăgând atenția asupra sa ca fiind o femeie aflată în ton cu moda. În anul 1937, Earhart a pornit într-o călătorie în jurul lumii, însă în data de 2 iulie s-a pierdut contactul cu ea deasupra Oceanului Pacific. Ultimul său zbor este învăluit în mister, existând chiar și teorii conform cărora avionul în care se afla ar fi fost doborât din cauza faptului că ar fi fost suspectă de spionaj.

Pilotul japonez – un aventurier care îl admira pe Lindbergh

Azuma Zensaku (1893-1967)

După mai bine de trei ani după ce Lindbergh reușește să efectueze zborul transatlantic fără escală, în ziua de 22 iunie a anului 1930 un avion biplan de mici dimensiuni decolează din Los Angeles. Aventurierul de la bordul biplanului intenționa să străbată trei continente: America de Nord, Asia și Europa. Pilotul nu era altul decât japonezul Azuma Zensaku.

Azuma s-a născut în anul 1893 în prefectura Ishikawa din Japonia. Visa să aibă succes în afara granițelor țării și a pornit spre Peninsula Coreeană; în jumătate de an, s-a întors în Japonia. Își dorea să urmeze niște cursuri universitare și, pentru a face rost de banii necesari studiilor, s-a angajat la un ziar. Ca reporter, a tratat evenimentele care îl includeau pe celebrul pilot american de acrobații, Art Smith. Azuma a rămas impresionat de demonstrațiile acrobatice ale acestuia și, astfel, Smith l-a inspirat pe Azuma să devină el însuși pilot.

Azuma a călătorit singur în America anului 1916. Avea puțini bani și s-a lovit de puternice sentimente antijaponeze, lucruri care însă nu îi putea schimba hotărârea. Se înscrisese la cursurile unei școli de pilotaj în timp ce obținea pregătirea necesară lucrând din greu. A devenit membru al Corpului Forțelor Aeriene și a studiat tehnologia aviației. Azuma va obține brevetul de pilot în anul 1922 și va înființa un club de aviație. Ziua lucra ca pilot pentru zboruri de agrement, iar noaptea era șeful unui restaurant „chop suey” („preparatul culinar”). Vorbea deseori cu camarazii săi piloți despre aspirațiile sale privind aventura aviatică.

În anul 1929, unul dintre prietenii săi imigranți a încercat să zboare spre Japonia pentru a face o vizită, dar a dispărut din cauza unor condiții atmosferice nefavorabile. În timp ce încerca să facă față acestei pierderi, Azuma a reușit să strângă fonduri în vederea finanțării aventurii sale de a parcurge în zbor trei continente și, după ce a mai făcut și câteva împrumuturi, a obținut suma necesară, 15 000 de dolari. Și-a cumpărat un avion biplan la mâna a doua denumit The City of Tokyo („Orașul Tokyo”) și l-a utilizat în combinație cu o barcă pentru a-și finaliza călătoria cu o serie de escale (repetate decolări și aterizări). A zburat pe o distanță de 16 000 de kilometri și, în cele din urmă, a ajuns pe aerodromul Tachikawa la data de 31 august 1929. Aventura sa a fascinat lumea și a fost supranumit „Lindbergh al Japoniei”. După ce s-a întors în Japonia, va deveni celebru și datorită faptului că a fost primul om care a descoperit un filon de uraniu în această țară. A murit în somn în anul 1967 și, conform dorinței sale, o parte din cenușa sa a fost împrăștiată deasupra Mării Japoniei.

Lindbergh inaugurează o nouă eră în prețuirea, la adevărata valoare, a naturii şi a ştiinței.

Charles Lindbergh a atras atenția întregii lumii cu zborul său transatlantic, efectuat de unul singur şi fără escală. Prin aventurile şi cercetările sale, el a prezentat lumii posibilitățile care s-ar deschide în viitor. În acelaşi timp, a fost victima caracterului omniprezent al presei în societatea acelei perioade. Viața sa a fost un amestec complicat de aspecte bune şi rele ale secolului al XX-lea şi mulți oameni au găsit în viața lui Charles Lindbergh indicii pentru modul în care poate fi deschisă poarta unei noi ere într-o societate.

Ce ne-a dăruit cerul

PRIN ZBORUL SĂU TRANSATLANTIC, efectuat singur şi fără escală, Lindbergh a încercat să demonstreze lumii posibilitățile extraordinare ale aparatelor de zbor. Desigur, nu se poate spune că era lipsit de ambiție şi că nu era interesat de a arăta lumii de ce era în stare, dar fundamentul motivației sale era dorința de a aduce contribuții reale aviației. Niciodată nu a pierdut din vedere acest lucru şi va contribui în mod esențial la universul aviației prin dezvoltarea unor noi tipuri de aparate de zbor şi prin deschiderea de noi rute.

Probabil că industria aeronautică s-ar fi dezvoltat şi fără ca Lindbergh să fi existat, dar este o certitudine faptul că influența sa a grăbit dezvoltarea serviciilor de poştă aeriană, la sfârşitul anilor 1920 şi începutul anilor 1930. În plus, în conştiința oamenilor, avioanele erau considerate aparate periculoase; datorită lui Lindbergh, avioanele au devenit din ce în ce mai familiare şi astfel oamenii s-au temut tot mai puțin de ele. De asemenea, a utilizat avioane în eforturile de salvare şi de întrajutorare în călătoriile sale în China, unde a susținut victimele dezastrelor naturale; a creat premisele înființării unui nou subdomeniu, arheologia aeriană, cu fotografiile aeriene ale ruinelor din America de Sud. Astfel, aventurile sale au lărgit domeniul aplicațiilor practice ale avioanelor. În zilele noastre, avioanele s-au dovedit extrem de eficiente din punctul de vedere al siguranței pasagerilor, fiind utilizate în incendii de mari proporții, precum şi pentru transportul rapid al bolnavilor la spitale. Se poate spune, aşadar, că Lindbergh a contribuit semnificativ la crearea în



◂ Wernher von Braun, care s-a îndreptat spre Statele Unite după înfrângerea Germaniei naziste, aducând contribuții importate programului Appolo, prin care omul a păşit pentru prima dată pe lună.



◂ Un afiș din anul 1930 pentru o linie aeriană TWA pentru care Lindbergh a lucrat în calitate de consultant tehnic. Lindbergh a dovedit că zborul cu avionul poate fi efectuat rapid și în siguranță.

Lindbergh și-a riscat viața în zborul transatlantic, dar astăzi această rută este una dintre nenumăratele căi aeriene utilizate de piloți.

▾ Agentul pentru stingerea incendiilor este pulverizat dintr-un avion peste o pădure. Utilizarea avioanelor în misiuni de întrajutorare în caz de dezastre a devenit o practică uzuală.



mintea omului a imaginii cerului drept un spațiu care poate fi utilizat practic.

Călătoria în spațiu reprezenta, așadar, o extindere a dezvoltării industriei aeronautice. Din culise, Lindbergh va aduce și el contribuții noului domeniu, cel al călătoriilor spațiale. Cercetătorul în domeniul rachetelor, Robert Goddard, era asistat de Lindbergh, Goddard devenind cunoscut drept „părintele" științei moderne în domeniul rachetelor. Cu toate acestea, în anii 1920, fusese privind ca un fel de „om de știință nebun". Și aceasta deoarece simțul comun al vremii făcuse ca ideea călătoriei pe lună prin intermediul rachetelor să pară oarecum ridicolă. Lindbergh însă va învăța o serie de lucruri noi din această experiență, utilizând motoare cu reacție; credea din toată inima că se va descoperi o modalitate de a pătrunde în atmosfera Pământului, în afară de utilizarea rachetelor. De îndată ce a aflat de lucrările de cercetare ale lui Goddard, Lindbergh îi va furniza acestuia suport financiar continuu.

Publicul american va deveni pe deplin conștient de importanța lucrărilor lui Goddard abia în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, la un deceniu după ce Lindbergh începuse să îl susțină pe Goddard. În mod ironic, America va aștepta până în momentul în care inamicul său, Germania, va derula cercetări pentru a dezvolta racheta V2, pentru a deveni conștientă pe deplin de importanța lucrărilor lui Goddard. Acesta din urmă se va îmbolnăvi și va muri la scurt timp după ce va primi recunoașterea pe care o merita, în luna august a anului 1945. Cercetările sale au fost continuate de următoarea generație de oameni de știință, în special de către Wernher von Braun, iar omenirea va pune piciorul pe lună pentru prima dată în anul 1969.

Intimitate și dreptul la informație

Pe Lindbergh nu îl pasionau numai avioanele; era interesat și de alte aspecte ale științei. Invenția sa și a lui Carrel, perfuzia cu nutrienți, este aproape uitată în ziua de astăzi, dar, la acea vreme, a făcut mare vâlvă. Faptul că Lindbergh participa la cercetări medicale era un subiect deosebit în sine, iar detaliile cu privire la această cercetare au fost suficiente pentru a-i lua pe toți prin surprindere. Nu mulți erau conștienți de faptul că medicii făceau cercetări în vederea creării unui aparat care să pompeze artificial sângele uman. În perioada celui de-al Doilea Război Mondial, cercetătorii au îmbunătățit dispozitivul cu nutrienți, iar produsul acestei cercetări este utilizat și astăzi în procedurile chirurgicale. Celebritatea lui Lindbergh i-a permis să îi facă pe oameni conștienți de existența unui pionier în medicină, și anume medicul Carrel.

Prezentarea cu succes de către Charles Lindbergh a lucrărilor lui Carrel oamenilor care, altfel, nu ar fi fost interesați în știința medicală a fost posibilă datorită faptului că Lindbergh era un răsfățat al presei vremii, într-o perioadă în care aceasta devenise o forță dominantă și omniprezentă în societate. Știrile privind zborul său transatlantic s-au difuzat rapid în lume, grație răspândirii telegrafului, ceea ce a făcut ca aventura sa să dea naștere unei reacții internaționale fără precedent în istorie. Lindbergh a devenit erou peste noapte și evenimentele de mai târziu din viața sa, precum căsătoria cu fiica unui ambasador și răpirea fiului său, vor atrage atenția întregii lumii. Lindbergh nu ar fi vrut să fie astfel, însă el oferea constant presei material, și numai existența lui era un lucru foarte avantajos pentru aceasta.

Acest statut, de alintat al presei, va duce la violarea intimității sale. În cele din urmă, el va încerca să evite ochii curioși ai oamenilor de fiecare dată când făcea câte ceva. Era o atitudine care îl agasa atât de tare pe Lindbergh încât s-a gândit să se mute temporar în Europa. Când s-a întors acasă, statutul său de star al presei va fi reiterat, concomitent cu exprimarea opiniilor sale politice, în general neagreate și care s-au propagat cu repeziciune, asmuțind publicul împotriva lui. În urma acțiunilor sale eroice din cel de-al Doilea Război Mondial, statutul său public a fost restabilit, însă niciodată nu va mai putea șterge imaginea de simpatizant nazist.

Viața lui Charles Lindbergh este un exemplu pentru inerentele dificultăți care apar în relația dintre presă și individ. Colectarea de materiale pentru știri îi poate transforma pe oameni în eroi sau le poate aduce disprețul celorlalți. De asemenea, odată ce în mâinile presei ajung aspecte intime, pe care un om intenționează să le păstreze private, sau informații total greșite, acele informații vor fi aproape instantaneu răspândite în lume. Astăzi, acest proces continuă, iar apariția internetului a făcut ca răspândirea informațiilor false sau cu efecte lezante să devină o problemă serioasă.

Linia de demarcație trebuie căutată în conceptele precum „dreptul la informație" și „libertatea de expresie", o linie care nici astăzi nu este trasată clar. În același mod în care și Lindbergh a suferit când a fost asediat de presă, celebritățile de astăzi sunt „vânate" de paparazzii, iar camerele lor le urmăresc chiar și în cele mai intime momente.



▸ Realizarea unei inimi artificiale. Transplantul de organe și realizarea de organe artificiale la care aspirase Charles Lindbergh au devenit o realitate în lumea modernă.



▾ Prințesa Diana a Marii Britanii, urmărită și înconjurată de fotografi. Se spune că accidentul în care și-a pierdut viața a fost cauzat de încercarea șoferului său de a scăpa de un paparazzo care o urmărea.

Valoarea științei și a naturii

În cel de-al Doilea Război Mondial, progresul științific a ajuns la răscruce. Până atunci se considera că numai știința va face lumea mai bună, dar dezvoltarea armelor nucleare a demonstrat oamenilor de știință că lucrarea lor are puterea de a distruge lumea. Și Lindbergh realizase pericolul pe care îl reprezintă armele nucleare. La câțiva ani după război spunea: „Am văzut știința pe care am venerat-o și avionul pe care îl iubesc distrugând civilizația căreia mă așteptam să le fie de folos".

Cu toate acestea, Lindbergh s-a opus abandonării armelor nucleare de către Statele Unite. Disprețuia în mod absolut comunismul și considera că este nevoie de crearea de arme mai puternice decât cele pe care le dețin sovieticii pentru a putea preveni un război nuclear. Nu era o opinie rezervată americanilor. Cei care nu concepeau care era adevărata putere a armelor nucleare le lăudau utilitatea, în special în lumina dovezilor aduse să susțină acest mod de gândire, prin capitularea japonezilor în cel de-al Doilea Război Mondial și după lansarea celor două bombe atomice asupra orașelor nipone Hiroshima și Nagasaki. După război, America a afirmat că posesia de arme nucleare era necesară și indispensabilă pentru menținerea poziției de putere a

„Am văzut știința pe care am venerat-o și avionul pe care l-am iubit, distrugând civilizația căreia mă așteptam să le fie de folos".



▲ Personalul WWF (World Wildlife Fund) analizează rezultatele defrișărilor din Africa. În ciuda eforturilor lor zilnice, natura, care nu poate fi înlocuită, continuă să fie distrusă.

Statelor Unite asupra societății internaționale. În timpul războiului, Lindbergh era îngrozit de efectele forței militare americane asupra japonezilor, însă sentimentele sale cu privire la armele nucleare păreau să fie ceva mai complicate.

În timpul Războiului Rece, Guvernul american a utilizat în mod activ arme nucleare ca o măsură de intimidare, împotriva războiului. În ciuda răspândirii armelor nucleare, fenomenul războiului nu a dispărut și există mari îndoieli cu privire la eficiența armelor nucleare în împiedicarea războiului.

În ultimii ani, distrugerea planetei de către rasa umană a devenit posibilă fără utilizarea armelor nucleare. Realizările științifice au condus la fenomene de distrugere a mediului înconjurător la scară mondială, precum încălzirea globală sau ploile acide. Deși din ce în ce mai mulți oameni fac apel la reanalizarea lucrărilor naturii în vederea conservării mediului.

America a luat o poziție mai degrabă pasivă în ceea ce privește adoptarea de norme pentru a limita emisiile de dioxid de carbon. Cu toate acestea, când vine vorba de protecția naturii, America nu este în totalitate pasivă.

America a luat în special inițiativa de protejare a speciilor sălbatice. În ultimii ani ai vieții sale, în anii 1960, Lindbergh a devenit membru al mișcării de protecție a speciilor rare sau pe cale de dispariție. Până în anii 1960, Lindbergh ajunsese la concluzia că nu știința aduce fericire umanității, ci însăși natura.

Cu toate acestea, urmașii lui Lindbergh ne dau motive să credem că știința ne va oferi un viitor strălucit. Cu ocazia sărbătoririi celei de-a șaptezeci și cincea aniversări de la zborul transatlantic, efectuat singur și fără escală de către bunicul său, Eric Lindbergh a repetat fapta eroică a lui Charles Lindbergh, pe data de 2 martie 2002. Acest gest a fost făcut nu numai pentru a aniversa reușita bunicului său, ci și pentru a-i încuraja pe toți cei care suferă de reumatism. Eric Lindbergh însuși suferea de reumatism și uneori avea dureri atât de puternice încât nu mai putea merge deloc. Cu toate acestea, progresul biomedicinei a permis însănătoșirea sa și a făcut ca visul său de a deveni pilot să se împlinească.

Pe măsură ce zbura pe cerul secolului al XXI-lea, Eric Lindbergh a inspirat milioane de alți oameni să țintească spre noi înălțimi. Însuși numele lui Lindbergh inspiră și astăzi credința într-un viitor mai bun care poate rezulta din aventură și îndrăzneală.

100 DE PERSONALITĂȚI

Oameni care au schimbat destinul lumii



CHARLES LINDBERGH


ISSN 1791-0765

DeAGOSTINI